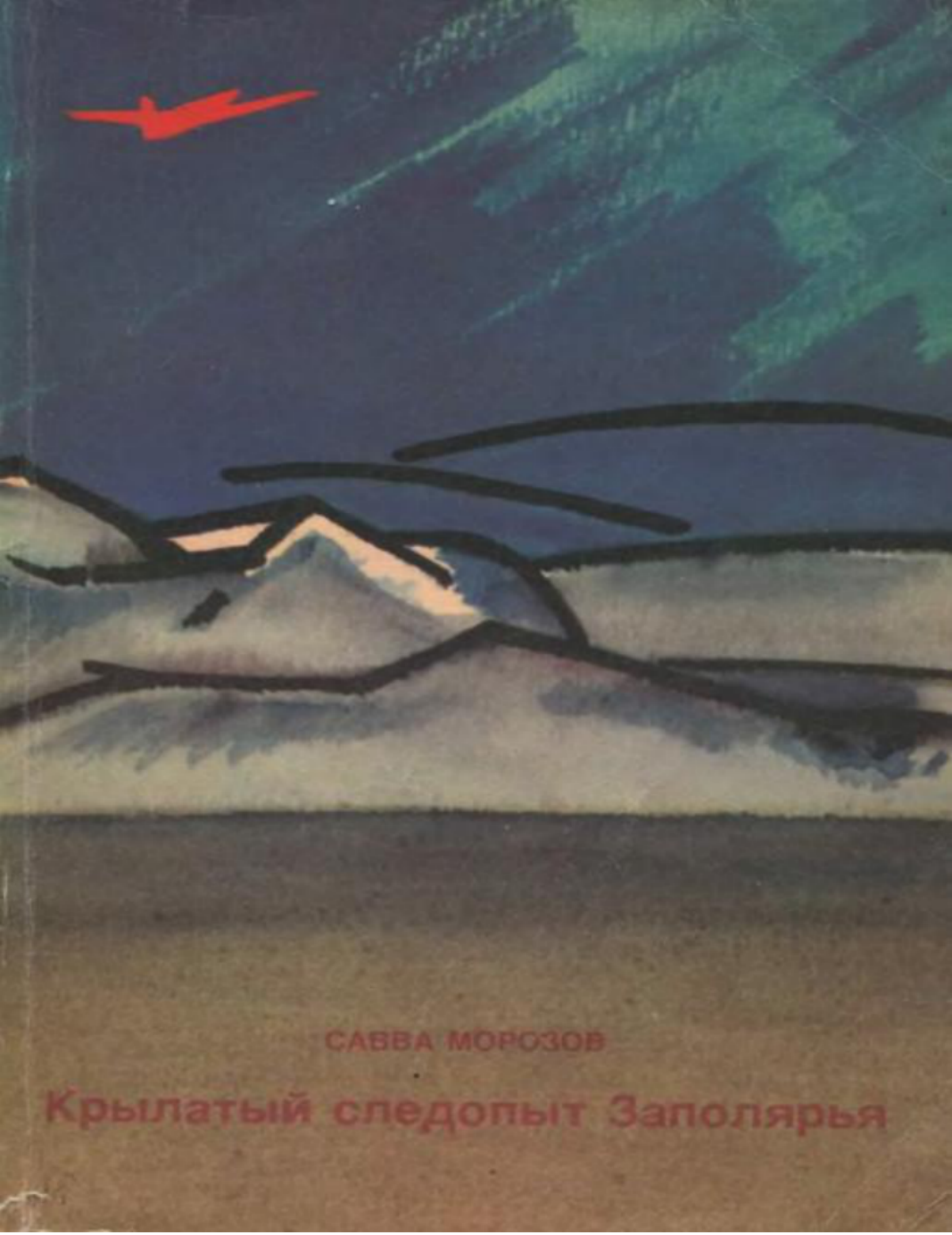


САВВА МОРОЗОВ

Крылатый следопыт Заполярья

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Эта книга — документальная повесть об одном из выдающихся воздушных первопроходцев Запольярья — летчике И. И. Черевичном. Автор — журналист, литератор, участник многих экспедиций в Арктику, спутник и друг героя повести — рассказывает о яркой жизни, необычайно плодотворной деятельности полярного следопыта, способствовавшего важным географическим открытиям нашего времени.

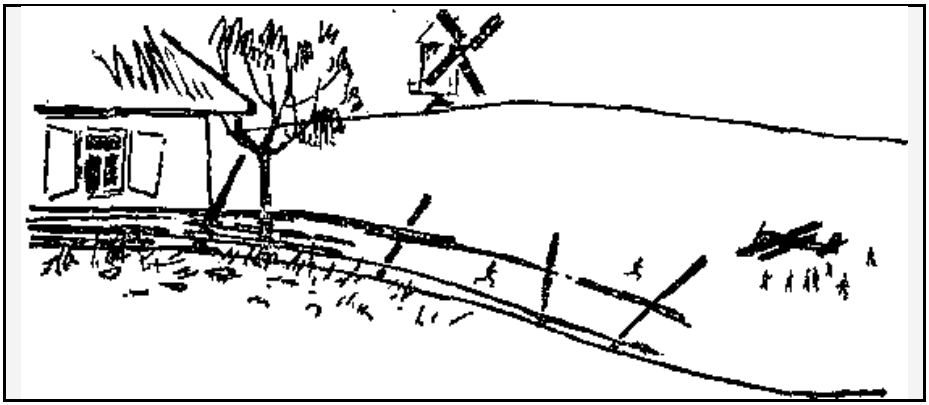
- Крылатый следопыт Заполярья
  -
  - ЛЕТУЧИЙ КАЗАК
  - ВОТ ОН КАКОЙ КОМАНДИР!
  - СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ ВЕРНЫЙ ДРУГ
  - СЕМЬ БЕД — ОДИН ОТВЕТ
  - НА НОВЫХ ТРАССАХ
  - «НЕДОСТУПНО? СМОТРЯ ДЛЯ КОГО…»
  - ВОЙНА БЕЗ ЛИНИИ ФРОНТА
  - «ЗАКРЫТИЕ ПОЛЮСА». «ПОДВОДНАЯ АМЕРИКА»
  - КОЧЕВНИКИ ВЫСОКИХ ШИРОТ
  - АДАМЫ ХОЛОДНОЙ ЗЕМЛИ
  - ГДЕ ТЫ, ЗЕМЛЯ ЧЕРЕВИЧНОГО?
- notes
  - 1
  - 2
  - 3

Крылатый следопыт Заполярья

САВВА МОРОЗОВ

КРЫЛАТЫЙ СЛЕДОПЫТ ЗАПОЛЯРЬЯ

ЛЕТУЧИЙ КАЗАК



Когда хозяин дома был жив, скульптурный портрет его показывали гостям лишь изредка, так сказать доверительно.

— Еще подумают, культ собственной личности насаждаю, — говорил по сему поводу Иван Иванович.

А друзья старались подзадорить:

— Ладно, Вань, не оправдывайся… Заготовил бюстик-то на случай, ежели получишь вторую геройскую звездочку…

И, продолжая шутливый разговор, вспоминали: конечно, звезды — звездами, но знаменитым на всю страну полярный летчик Черевичный стал еще задолго до присвоения ему звания Героя Советского Союза.

Сегодня все это вспоминается уже без улыбки. Сегодня в хорошо знакомой мне квартире на Суворовском бульваре уже не встретишь «самого». Только бюст его, давненько вылепленный приятелем — архангельским скульптором, стоит в углу большой комнаты, там, где, бывало, по вечерам любил сиживать в кресле хозяин дома.

— Похож, — вздыхает вдова, седая Антонина Дмитриевна. — Только больно уж молод…

Я молча соглашаюсь: да, мертвые остаются молодыми… Впрочем, уж он-то, друг мой Ван Ваныч, Ванюша, «Казак», превосходно выглядел и в шестьдесят — в тот вечер, когда собирались товарищи отметить день его рождения. Смуглый, худощавый, подвижной, непрестанно дымивший папиросой, увлекательный рассказчик, он ошеломлял собеседников непередаваемой скороговоркой, искрометным юмором.

— Вот прозвали вы меня, ребята, Казаком, а откуда бы казаку

взяться в Арктике?

Примерно так, в палатке на дрейфующем льду, начал однажды Черевичный рассказ о своей родословной. Погода стояла пуржливая, нелетная. Под черный брезентовый купол к синему огоньку походной газовой плитки собрались все свободные от вахт. Собрались просто так, «забить козла», покурить. Кто-то сказал, что почти у каждого полярного авиатора есть своя придуманная приятелями забавная кличка. Одного прозвали Шаманом, другого — дедом Мазаем, третьего — Бармалеем, четвертого — Джамбулом — в соответствии с внешностью, характером, привычками. К Черевичному же давно пристало прозвище Казак, наверное за лихость и веселый нрав…

Выбравшись из спального мешка, в котором полеживал после завтрака, Иван Иванович продолжал:

— Лестно бы, конечно, древо свое вести от Запорожской Сечи, однако врать не буду: дед мой, по имени Логвин, землю робил на Херсонщине, батя — Иван Логвинович — на паровозе кочегарил в депо при станции Голта, ныне там город Первомайск. Было нас у отца с матерью пятеро сынов да Юлька — дочка, самая младшая. Из сынов — двое Иваны.

— Как так? Почему это?

Черевичный пожал плечами:

— Тут, ребята, нелишне народные сказки вспомнить. Кто в тех сказках главное действующее лицо? Обязательно Иван: либо Иван-царевич, либо Иванушка-дурачок. Верно ведь, а?..

И после многозначительной паузы добавил:

— Как вам по сказкам известно, Иван-царевич дружбу завел с серым волком. Ну, а Иванушку-дурачка — что с него, убогого, взять — понесла нелегкая к белым медведям…

От дружного взрыва хохота брезент над нашими головами заходил ходуном, хоть пурга снаружи тем временем и стихала.

Насмеявшись вволю, мы слушали дальнейший рассказ Черевичного.

По всему видать, небольшими грамотеями были кочегар Иван Логвинович и законная жена его Прасковья Васильевна. Выбирать имена своим детям они полностью доверяли сельскому священнику отцу Петру, искушенному в православных святцах, однако несколько рассеянному по причине приверженности к горячительным напиткам. И вот надо же было такому случиться: в начале апреля 1909 года, когда понесли пятого сына — новорожденного — крестить в церковь, почтенный иерей оказался в изрядном подпитии. Да и сам счастливый отец семейства на радостях клюкнул малость. Не нравились Ивану Логвиновичу мудреные имена, коими духовный пастырь предлагал наречь

младенца:

— Маркиан?..

— Не годится.

— Аполлоний?

— Тоже не подойдет.

— Игнат, Поликарпий…

Нет, не согласен был Иван Логвинович и на Поликарпия…

— Ну, тогда Иоанн, — выдохнул отец Петр, отирая потное чело.

Тут Иван Логвинович благосклонно кивнул, хоть и толкала его в бок Прасковья Васильевна. Кивнул и отмахнулся устало:

— Ладно, мать, старшего Ванькой будем звать, младшего — Ванюшкой…

Так в семье Черевичных к четырем благополучно здравствующим сыновьям Даниилу, Иллариону, Трофиму и Ивану прибавился пятый — новорожденный Ванюшка.

Эту страничку биографии Героя Советского Союза И. И. Черевичного, записанную мной давным-давно в дневнике высокоширотной воздушной экспедиции, сверяю теперь с документами, хранящимися в семейном архиве.

Тут и выписка из метрической книги Свято-Никольской церкви села Голта Ананьевского уезда Херсонской губернии, Часть Первая: о родившихся за 1909 год. Тут и выданное Ване Черевичиому «Свідотство Голтяньскої 7-річної трудової школи».

Однако документы документами, но дорого и живое слово. Во многом помогает мне письмо, полученное недавно от младшей сестры покойного моего друга Юлии Ивановны, и поныне живущей в Первомайске. Привожу его с небольшими сокращениями:

> «Характер Ванюши был веселый, спокойный, он всегда улыбался. Ванюша увлекался рыбной ловлей, очень любил голубей, занимался спортом. Однажды над нашим городком появился аэроплан, так тогда называли самолет. Аэроплан пролетел над городком и сел в степи. Конечно, все бежали за ним, в особенности дети, в том числе и Ванюшка. Когда он увидел самолет, очень обрадовался и с тех пор мечтал стать летчиком, и все предметы у него превратились в летательные аппараты…
>
> Мы играли всегда вместе, и Ванюшка обещал: когда вырастет, будет летать и долетит до Америки и меня покатает. Мы с Ванюшкой очень дружили как в детстве, так и в юношеские годы, он был моя защита.
>
> Родителей Ванюшка очень уважал. Когда получал

отпуск и ехал на курорт отдыхать, всегда заезжал навестить их. Встречался с земляками, встречи были теплыми, дружескими. Его приезд для нашего городка был праздником. Его всегда приглашали выступить и рассказать о себе.

Перед земляками и товарищами своей славой не возносился…

Однажды он прилетел самолетом и сел на маленькой площадке. Все думали, что с ним авария. Но когда приехали на место происшествия, он как ни в чем не бывало вышел из самолета и улыбался. Оказалось, он решил попробовать, можно ли сесть на такую маленькую площадку».

Письмо Юлии Ивановны я показал Николаю Львовичу Кекушеву — старейшему полярному бортинженеру. Ветеран нашей гражданской авиации, спутник Черевичного по высоким широтам, он охотно помогал мне в сборе материалов. Николай Львович сразу оживился:

— Вот ведь совпадение… Я-то с Казаком и познакомился именно там, в Голте, нынешнем Первомайске. Однако напомнил мне про то сам Иван Иванович, когда уж в Арктике впервые встретились мы. Представляюсь ему, командиру отряда, как положено: «Кекушев, мол, механик». Ну, и пилотов называю, с которыми летал: Липпа, Головина, Махоткина, Орлова… Смеется Черевичный, руку мне трясет, будто старому приятелю: «Знаю вас, Николай Львович, еще до полярки, когда сам я летать и не мечтал. Вы, говорит, к нам в Голту с аэрофотосъемкой прилетали из Харькова. Стоял ваш аэроплан на лугу, а голтянские мальчишки проходу вам, летунам, не давали: «Дяденька, а это что, а это для чего, дяденька?..»

И ведь верно, было такое в двадцатых годах, когда служил я в Укрвоздухпути. Посадок таких, как тогда, в Голте, не сосчитать было. Ну, и мальчишек всех, конечно, не упомнить. Ванюшку тогдашнего, босоногого, вихрастого, я, понятно, двадцать лет спустя и вообразить себе не мог… Но памяти Ивана Ивановича подивился.

К воспоминаниям родных и друзей уместно, думается, добавить и выдержку из официальной автобиографии, написанной самим Черевичным для отдела кадров.

«В 1926 году по окончании железнодорожной семилетки начал работать землекопом на стройке гидростанции, вступил в комсомол. В 1928 году ушел добровольцем в Красную Армию, был принят в военную

школу летчиков. Затем работал летчиком-инструктором. В апреле 1934 года после челюскинской эпопеи был переведен в полярную авиацию».

Анкетные данные предельно сжаты, нет в них места для лирических излияний и подробностей личной жизни. Эту строку биографии можно дополнить со слов супруги Антонины Дмитриевны, московской работницы Тони Шибашевой, с которой познакомился Ваня на двадцать втором году своей жизни, временно сняв военную форму. Спросите, что значит «временно»? А то, что выгнали парня из летной школы, «вычистили», как было принято говорить в те годы. Вздорным, клеветническим оказался чей-то анонимный донос, но, прежде чем опровергнуть его, пришлось Ване поневоле сменить красноармейскую гимнастерку на рабочую спецовку, два года без малого отработать слесарем. Правильно говорят: нет худа без добра. В заводском цехе нашел парень свое счастье. Браковщица Тоня вскоре стала его женой.

Первенец Виктор появился на свет в качестве сына летчика, восстановленного во всех правах. Вскоре, едва научившись ходить, малыш уже путешествовал вместе с мамой в Тушино, где отец служил инструктором в Центральной летной школе Осоавиахима.

Интереснейшие люди встречались тут Ивану — на зеленом лугу, у берега Москвы-реки. Молодых энтузиастов воздушного спорта навещал сам Борис Григорьевич Чухновский, один из первых в мире летчиков, поднявшихся в небо Арктики, прославившийся спасением затерянной во льдах итальянской экспедиции Нобиле. Соратник Чухновского штурман Анатолий Дмитриевич Алексеев обучался в Тушине искусству пилотажа. И у кого? У такого же, как Иван Черевичный, инструктора Павла Головина, правда в ту пору уже известного рекордными полетами на планерах.

Как завидовал Павлу Иван… Вот повезло человеку! Вчера еще в Коктебеле над Крымской Яйлой парил, а сегодня, глядите, уж в полярную авиацию переводят его, зачисляют вторым пилотом в экипаж Матвея Ильича Козлова. Летом полетал Паша над льдами Карского моря, зимой самостоятельно сел за штурвал на игарской авиалинии. Счастливец этот Паша, прямо в рубашке родился!

А уж про тех, кого по челюскинской эпопее узнала вся страна, и говорить нечего. Первые Герои Советского Союза представлялись скромному инструктору Осоавиахима существами сверхъестественными… Куда Ивану Черевичному до Михаила Васильевича Водопьянова, который от Хабаровска до ледового лагеря Шмидта пролетел через тайгу, моря, горы —

добрых четыре тысячи километров, — подумать только!

Но все-таки надо стараться. Хоть и не мастер Иван ловчить, а без хитрости дела не сделаешь: не отпустит тебя начальство так просто, за здорово живешь из Осоавиахима в полярку. Надо что-то придумать!

О том, что именно было придумано Черевичным весной 1934 года, приведу здесь подлинный его рассказ, слышанный мной на льду высоких широт четырнадцать лет спустя.

— Решил я начальство разжалобить. Являюсь к оному: «Разрешите доложить, семейная трагедия, разлюбила меня, горемыку, молодая жена. Чтобы забыться, тоску развеять, обязательно надо мне уехать из Москвы куда-нибудь к черту на рога…» Начальник хоть и строг по службе, а мужик был душевный. Посочувствовал мне, повздыхал. Отпустил в конце концов. И вот, братцы, представьте себе, прошло с полгода, не больше, как распрощался я с Тушином, топаем с моей Тонечкой по тогдашней Тверской, Витьку в колясочке везем. Такие оба радостные, семейным счастьем от нас так и пышет. И вдруг из переулка, кажется из Брюсовского, уж не помню, начальник собственной персоной… Я сразу — по стойке «смирно», ем его глазами, как по уставу положено. Однако, понятно, красный как рак…

Начальник к нам, этак с подковырочкой:

— Ба, Черевичный. А я думал, ты уж там, стало быть, моржей бьешь.

— Т-так т-точно, — заикаюсь, — то есть никак нет…

От стыда с головой в асфальт ушел бы. А он Тоню оглядел оченно внимательно, пальцем погрозил — то ли ей одной, то ли нам обоим.

И говорит:

— Смотрите, молодая супруга, коли ваш благоверный сумел начальство надуть, как бы он и вам рожки не наставил запросто.

Потом, сменив гнев на милость, ко мне обратился:

— Полюс-то скоро собираешься открывать, парень, а?

Я пуще прежнего краснею: до настоящего-то полярного летчика было мне, ребята, тогда, ох, как далеко…

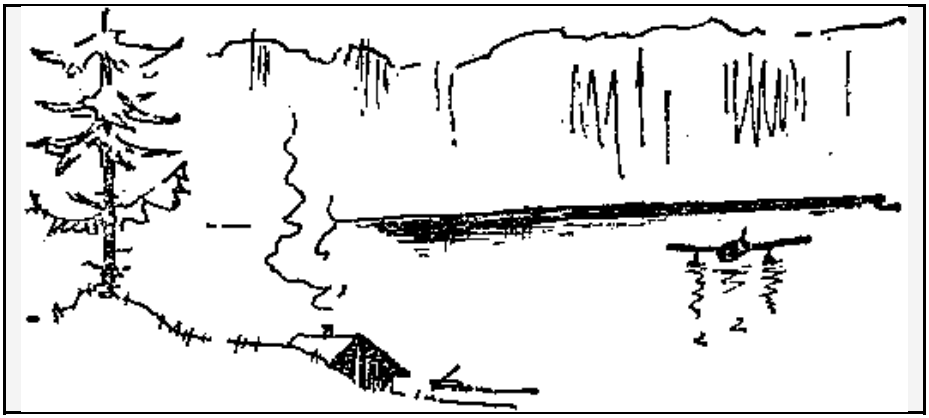
С таким же юмором живописал Иван Иванович и первое свое знакомство с Арктикой в качестве пассажира ледокольного парохода. Вместе с разобранным на части, упакованным в ящики самолетом У-2 (так звали в ту пору фанерные ПО-2) пропутешествовал он от острова Диксон до мыса Челюскин. Однако в личный состав авиаторов, прикомандированных к Челюскинской полярной станции, не попал. Обратно уехал опять-таки пассажиром парохода. По приказу из Москвы самолет в

ящиках пришлось передать другому летчику, более опытному, остававшемуся зимовать на мысе.

Было все это в году 1934, памятном не только челюскинской эпопеей, но и многими другими выдающимися полетами в Арктике. Именно в те дни, когда скучал Ваня на пассажирской жесткой койке, недавний штурман А. Д. Алексеев, став пилотом, прославился геройским рейсом на Северную Землю, спасая бедствовавших там зимовщиков. Именно в те дни отлично проводил ледовую разведку в Карском море М. И. Козлов. Пашу Головина теперь величали Павлом Георгиевичем; командуя двухмоторной летающей лодкой, он успешно осваивал новый для полярных авиаторов, еще не изученный район — море Лаптевых. А Черевичный возвращался в Москву через Красноярск не солоно хлебавши. Хотя если уж быть точным, то пресной енисейской водицей едва не захлебнулся, когда упал, оступившись, с палубы баржи…

Словом, на первых порах не посчастливилось человеку в Арктике!

ВОТ ОН КАКОЙ КОМАНДИР!



Игарская авиалиния, на которую был назначен пилот Иван Черевичный в начале 1935 года, считалась к тому времени уже постоянно действующей. Именно «считалась», ибо рейсы от Красноярска — краевого центра до молодого заполярного порта Игарки, только что отметившего свое пятилетие, а также до Дудинки, расположенной еще севернее Игарки, хотя и совершались регулярно, но отнюдь не всегда удавалось пилотам соблюдать расписание из-за суровой, переменчивой погоды.

Стартуешь при отличной видимости, долетишь до первого пункта посадки — и вдруг разразится пурга. Тогда уж сиди и жди. Дождешься, пока стихнет белесая кутерьма, берись за лопату, разгребай сугробы, которыми успеет обрасти машина. Моторы на самолетах были с водяным охлаждением. Значит, при посадке обязательно сливай воду, а потом, готовясь к старту, разогревай в ведрах, прежде чем залить в радиатор.

Ко всем этим хлопотам Иван привыкал постепенно и всегда с благодарностью думал о постоянных своих спутниках-бортмеханиках, людях бывалых. Они хоть и менялись в составе экипажа Черевичного, но в главном своем качестве оставались неизменны: были и годами постарше командира, и жизненным опытом побогаче. Словом, недаром звались батями, дедами…

Вот ночует экипаж на полдороге где-нибудь, скажем, на Подкаменной Тунгуске. С наслаждением освободившись от пудового мехового комбинезона, успевшего задубеть от холода в промороженной кабине, забирается Ваня на полати, укладывается на мягкую оленью постель и тотчас засыпает богатырским сном юности. А верный спутник его — дед еще долго распивает чаи с

приятелем — гостеприимным начальником аэропорта, таким же ветераном. И оба недобрым словом поминают снабженцев авиалинии. Давно уже обещали те сменить комбинезоны из собачьего меха на более легкие, удобные в носке кухлянки и штаны из пыжика. Давно хлопочут механики насчет трубок, чтобы теплом отходящих от мотора газов можно было обогревать кабины. А трубок все нет и нет, хотя проект отопления кабин одобрен начальством, расхвален в стенгазете авиалинии.

Под утро, когда командир корабля еще пребывает во власти сновидений, заботливый спутник его уже одевается, бубня себе под нос: «Кому не спится в ночь глуху — механику и петуху…» Петушиного крика отнюдь еще не слышно. Тьма на дворе кромешная, мороз особо крепчает перед рассветом. Вскоре начинает шипеть, пофыркивать паяльная лампа. По коленчатой самоварной трубе, любезно предоставленной деду начальником аэропорта, к расчехленному мотору устремляется горячий воздух. В радиаторы заливается вода, согретая за ночь в русской печи. И стены избушки начинают мерно подрагивать от близких и частых взмахов самолетного винта: ага, дед уже «гоняет мотор», готовит машину к старту… Надо начинать трудовой день и пилоту!

За завтраком, уплетая пельмени, хочешь не хочешь, а наслушаешься дедовой воркотни и по такому немаловажному поводу: давно пора полярной авиации получать от промышленности двигатели с воздушным охлаждением вместо водяного. Сколько бумаг исписано на сей счет, а вот поди ж ты…

Готов Иван расцеловать своего деда и сидя в кабине. Он-то, бедняга, виснет сейчас на лопастях пропеллера, кряхтит-кряхтит, пока винт вычертит первый круг. Наконец включит командир контакт, а дед все еще мучается, раскачивая машину за крыло, дубася деревянной кувалдой по лыжам, которые за ночь примерзли к речному льду. Только после всего этого, когда пилот выруливает на старт, неутомимый работяга-дед на ходу взбирается в кабину.

Тесно там — в одномоторный биплан, переделанный из военного разведчика, кроме пилота насилу втиснешь либо двух пассажиров, либо груз не более чем 350 килограммов. Дед откровенно предпочитает грузы, с ними как-то спокойней, вольготнее.

А пилоту в воздухе всегда беспокойно. Рации на борту нет, и что тебя ожидает там, впереди, судить можно только по знакам, выложенным в промежуточных пунктах пролета. Если стрела — летя себе с богом дальше, если крест — будь любезен, садись…

Ведет Черевичный машину то над замерзшей рекой, срезая бесчисленные извивы ее проток, то пересекая лесистые острова,

заснеженные отроги горных хребтов, близко подступающие к руслу. Порой ярко светит солнце — тогда опускаешь на глаза защитные темные очки, проклиная их резиновое крепление: заледенев, врезается в лоб и щеки. Порой облака, сгущаясь, прижимают машину к самым макушкам мохнатых елей и оголившихся еще осенью лиственниц. И тут малость понервничаешь — как бы лыжами за деревья не задеть. Берешь штурвал на себя, набираешь высоту. И снова тревога: как бы не потерять наземные ориентиры, их все время сверяешь с картой — вдруг там, внизу, поземка заметет.

Перейдет поземка в пургу — деваться некуда, садись на вынужденную. Высмотришь сверху пятачок, плюхаешься либо на речной лед, неровный, торосистый — вот-вот поломаешь лыжи, — либо на озерцо, либо на полянку в тайге. Там, продавив наст, опасаешься, как бы не клюнуть носом, не скапотировать…

На такой вынужденной посадке отчаянно мерзнут все: и пилот, и механик, и пассажиры, если случились они в этом рейсе. Мерзнут, что поделаешь, хоть и забираются в спальные мешки, хоть и укрываются сверх того промасленными пахучими чехлами от мотора, хоть и пытаются погреться у немилосердно чадящей паяльной лампы.

После вынужденной посадки, естественно, горючего остается в обрез. Иной раз, взлетев, дотягиваешь до Игарки буквально на последних каплях. Слышишь, как чихает мотор, — вот-вот остановится. Догадываешься: дед подкачивает остатки бензина ручной помпой. И каким счастливцем чувствуешь себя, когда из-под крыла выползают сначала знакомый изгиб Игарской протоки, потом квадратики, прямоугольнички — кварталы заполярного городка, долгожданные трубы электростанции и лесокомбината, соломенно-желтые штабеля лесобиржи!

Теперь уж бог с ним, с мотором, — пусть чихнет себе в последний раз. Можно и спланировать, слушая, как свистит ветер в расчалках. Теперь уже дома! Вот лыжи самолета коснулись ровного, расчищенного льда зимнего аэродрома. Рули к стоянке, вылезай из промороженной кабины, иди отогреваться в бревенчатый барак, громко именуемый «аэровокзалом».

Таких рейсов над Енисеем совершил Черевичный в зимние месяцы 1935 года не так уж много: десятка два-три. Право называться полярным пилотом заслужил не числом — уменьем: первым среди товарищей, работающих на этой линии, долетел от Красноярска до Игарки за один день, без ночевки в пути. Рекорд не рекорд, а все-таки! Сам Павел Головин, недавний сослуживец по Тушино, а теперь енисейский старожил, поздравил его:

— Да ты, Казак, оказывается, свой человек в Арктике.

Когда кончилась долгая сибирская зима и машины начали переставляться с лыжных шасси на поплавковые, Ивана Ивановича перевели на другую северную авиалинию — Ленскую, под начало к Виктору Львовичу Галышеву. Это был по внешности южанин, брюнет, горбоносый, а по летному стажу — сибиряк. Участник первой мировой войны, георгиевский кавалер, он и на гражданской, в боях против белогвардейцев, заслужил орден Красного Знамени. Одним из первых поднялся Виктор Львович в зимнее небо Чукотки, потом проложил зимнюю трассу от Иркутска до бухты Тикси, на побережье моря Лаптевых.

Летать, как Галышев, стремился каждый молодой пилот. Учиться у Галышева было особенно интересно потому, что к каждому новичку он присматривался, а присмотревшись, старался предоставить каждому максимум инициативы. Отправляя пилота в рейс, он, начальник линии, заранее по собственному опыту знал о всех трудностях, которые надо будет преодолеть. И то, как полетит парень впервые в жизни в облаках над горами, и то, как придется ему выбирать место посадки где-нибудь на незнакомом речном плесе при порывистом ветре, вблизи речных караванов, плотов леса. Галышев хорошо знал, сколь важно в срок доставить к месту работы геологов, вовремя подвезти медикаменты кочевникам-оленеводам, охотничью и промысловую снасть — добытчикам пушнины, рыбакам. По-отечески всегда следил Виктор Львович за каждым ушедшим в рейс пилотом, хотя не просто, нелегко это было при отсутствии радиосвязи. Нередко новые задания пилотам посылались от командира в записках: встретишь, мол, такого-то в таком пункте, передавай вот что.

Записку от Галышева однажды в конце августа получил и Черевичный, едва опустился он в Олекминске, собираясь принять новых пассажиров на Киренск и Усть-Кут:

> «Немедленно возвращайтесь в Иркутск, там примите другую машину, на ней полетите в Якутск, оттуда на разведку новой трассы к Колыме».

Новая воздушная трасса! Легко сказать. Путь между бассейнами Лены и Колымы на картах той поры был показан едва приметным пунктиром: долгими зимними месяцами по тундре и тайге, через горные перевалы добирались по нему оленьи упряжки. Каково-то придется там самолету? Где сажать поплавковую машину? По данным наземных изыскательских партий было известно лишь несколько озер, все вдали от населенных пунктов.

— Справишься, Иван Иваныч, — напутствовал Галышев

Черевичного в Иркутске. — Штурманом с тобой пойдет Константинов Костя, человек в сибирских краях бывалый. Тебя как пилота он уважает, сам в твой экипаж напросился. Сработаешься с ним, слетаешься. Механики тоже ребята надежные… Ни пуха вам, ни пера!

Тем временем штурман, столь отлично аттестованный начальством, хлопотал в своей кабине, устанавливал бортовую рацию, налаживал выпускную антенну.

Итак, в воздух! До Якутска долетели быстро. Там приняли запасы продовольствия, спальные мешки. И погожим сентябрьским утром при полном безветрии, стремительно скользнув по зеркальной поверхности Лены, машина оторвалась. Пошла ввысь, легла курсом на Крест-Хольджай, что в отрогах Верхоянского хребта.

Некогда было пилоту любоваться красотами осенней тайги. Впереди вырастала горная гряда. Постепенно набирая высоту, Черевичный следил за картой. Ага, вот и долгожданное ущелье, — серебристой лентой вьется по нему речка Томпо — приток Алдана. Летели над ней, строго следуя всем извивам русла, то и дело отворачивая от скалистых обрывов, подступавших то справа, то слева.

Восходящие потоки воздуха от нагретой солнцем земли начали подбрасывать машину. Нет ничего хуже болтанки в горах. Поневоле забираешься еще выше. А там облака — не разглядишь оттуда, что сейчас внизу… Только компасу да навигационному расчету может доверять пилот. Медленно ползет время, минуты, кажется, растягиваются в долгие часы.

Но вот в разрывах облаков что-то сверкнуло под солнцем.

— Не иначе под нами озеро Эмде, — прочитал Иван Иванович в записке, переданной штурманом. (Разговаривать было невозможно, столь оглушительно гудели моторы.)

На озере Эмде намечена посадка. Но, как говорится, семь раз примерь, один отрежь. Сесть-то сядешь, а вот сумеешь ли отсюда взлететь? Озеро расположено на высоте 1200 метров над уровнем моря. Хватит ли у мотора мощности при старте с такой высоты, достаточной ли для разбега окажется озерная акватория?

Но что гадать… Лучше попробовать. Черевичный повел машину к самой воде. Затем, коснувшись ее поплавками, дал полный газ мотора и снова набрал высоту. Все ясно, можно отсюда стартовать. Коли так — садимся! Сделал еще один круг над озером, приводнился, поднимая за хвостом машины искрящийся веер брызг. Подрулил к берегу.

Моторы выключены. И сразу — тишина. Ошеломляющая, ушам своим не веришь. Но не успели авиаторы вылезти из кабин

на плоскости, как услышали откуда-то из прибрежных зарослей радостный мужской голос:

— Братцы! Дорогие мои люди! Вот счастье нам с хозяйкой привалило. А то живем тут бирюки бирюками, живой души не видим. Гляжу и глаза протираю — прямо с неба к нам пожаловало столько молодцов…

Вынырнув из кустарника, симпатичный бородач тряс руки Черевичному, Константинову, обоим механикам. Потом неторопливо повел их за собой по тропинке. И вскоре остановился у избушки. Окруженная вековыми лиственницами, она, конечно, вовсе не была приметна с воздуха.

Столь же радушной показала себя и хозяйка, возившаяся у печки. Завидев гостей, она бросилась накрывать на стол. Разговорились по душам. Выяснили авиаторы, что озеро, на которое они опустились, действительно называется Эмде, — нанесли его на карту работавшие здесь изыскатели. Четыре года назад ушли изыскатели дальше на восток, оставив на озере в зимовье бородача вместе с женой как своих полномочных представителей.

— Живется тут привольно. Охота, рыбалка — что надо. Мы ведь оба природные сибиряки, — обстоятельно рассказывали супруги. — Места, правда, глуховатые, до поселка ближайшего верст полста, никак не меньше. Да ведь известно, по нашему-то, по сибирскому раскладу, полсотни верст — не даль, пятьдесят градусов — не мороз. Когда надо, сходим в поселок за чайком-сахарком, за солью или там за спичками. Опять же одежу-обужу какую ни на есть там купляем. Так и живем. Вы-то, граждане-аэропланщики, погостите у нас, ежели не очень торопитесь.

— Благодарствуем, хозяева, за хлеб-соль, — поклонился Иван Иванович от лица всех своих «аэропланщиков». — Однако времени у нас, сами понимаете, в обрез, осень надвигается.

И командир самолета вместе со штурманом и механиками не мешкая взялся за дело. Целый день путешествовал в лодке по озеру, промеряя глубины. На берегах с помощью теодолита уточняли астрономические пункты, благо солнце светило щедро. На широкие листы ватмана наносили кроки. Когда стемнело, улеглись отдыхать прямо на берегу неподалеку от стоявшего на якорях самолета. Тепло, уютно в спальных мешках. В избушку идти неохота — зачем стеснять хозяев, когда на воле такая благодать.

Товарищи быстро захрапели, а Ивану Ивановичу не спалось. Он то ворочался с боку на бок, то вытягивался на спине, любуясь крупными яркими звездами, луной, медленно выползавшей из-за гор, серебристой лунной дорожкой, ложившейся на черное, будто

остекленевшее озеро. Едва начал подремывать, услышал странные звуки. Будто хохотал кто-то или охал. «Что за чертовщина?..» Вылез Иван Иванович из мешка и только руками развел: на воде сидела большущая черная птица, выглядевшая фантастическим призраком. Вот, оказывается, кто нарушил тишину.

— А ну пошла отсюда.

Черевичный подобрал валявшуюся на земле суковатую палку, запустил ею в непрошеную пернатую гостью. Та, захлопав крыльями, тотчас исчезла в темноте.

Теперь можно было и заснуть наконец, до рассвета оставалось не так уж много времени.

Ранним утром, холодным и пасмурным, завели моторы, поднялись в воздух. Курс прежний — северо-восток. И преграды такие же — облачность, горы. Новое извилистое ущелье — лавируй меж скалами. Облака цепляются за вершины гор, так и прижимают самолет книзу. Кажется, не вырваться крылатой машине из каменных теснин. И сесть некуда на поплавках, если внизу хаос бурелома. И назад не повернешь: того и гляди зацепишь крылом за обрыв. А вперед идешь, вертишься, ориентировку теряешь…

Позднее в Москве, дома, рассказывая друзьям о пережитом, Иван Иванович сравнивал себя с путником, заблудившимся в пустыне. От жажды он, правда, не умирал, но по воде тосковал отчаянно. Водица, водичка, куда же ты спряталась?.. Попалось бы хоть какое ни на есть горное озерцо! Только оно могло спасти самолет, став местом посадки.

Когда впереди выросла очередная горная гряда, внизу что-то блеснуло. Не раздумывая, Черевичный начал круто снижаться. И воскресшим, заново родившимся ощутил себя при первом же прикосновении поплавков к воде. Сели все-таки! Гора с плеч…

Подрулили к отмелому берегу, огляделись. С одной стороны к неширокому водоему вплотную подступала скала, с другой — шумела под ветром тайга. Озеро-то озеро, но как его звать-величать?

— Хороши мы с тобой, Костя. Тоже, первооткрыватели! — напустился Иван Иванович на ни в чем не повинного штурмана.

Тот поеживался:

— Н-да, командир, тайна сия велика.

— Вот что, — после раздумья решил Черевичный, — механёров оставим при машине, ты пойдешь на запад, я — на восток. Сделаем небольшую разведку.

На том и порешили. Не успел Черевичный отшагать метров двести в свою сторону, как услышал крик штурмана:

— Нашел, Иван Иваныч, нашел!

Повернул обратно, бегом побежал. И вдруг провалился в яму. «Неужто медвежья западня?» — думал он, лежа на мягкой куче хвороста, глядя вверх на голубое, очистившееся от облаков небо. Надо выбираться отсюда…

Выбрался. Снова заспешил, слыша неумолкающий зов штурмана. Вот и Костя — стоит у невзрачной избушки, держит в руках развернутый серенький листок. В глазах торжество. Голос срывается от радости:

— Ты гляди, командир, свет не без добрых людей! И вслух читает записку, найденную в зимовье:

— «Здесь на озере Джуджак работала геологическая партия. Идем дальше по своему маршруту. Для тех, кто вслед за нами придет сюда, оставляем консервы, сухари, дрова, спички. За избушкой, под хворостом, 40 банок с авиационным горючим. Всем этим можете пользоваться. Но помните, товарищи-друзья, когда будете расставаться с нашим зимовьем, обязательно наколите дров, нащепите лучины для растопки печки».

Константинов едва не плясал, возбужденно повторяя:

— Джуджак, Джуджак… То самое озеро. На трассе мы, командир, чуешь?

— На будущей трассе, — поправил Черевичный. — Нам, Костенька, тут еще работать и работать, чтобы стал этот самый Джуджак пригоден как гидропорт.

Поработали на совесть. Снова промеры глубин, определение астрономических пунктов. Снова валящая с ног усталость к вечеру, волчий аппетит за походным обедом, крепкий сон в меховых мешках, веселый шумный подъем на рассвете. И снова старт, теперь уже курсом на Оймякон, известный тогда географам как «полюс холода».

Впрочем, эта примета небольшого поселка на берегу Индигирки относится к зимнему времени, когда в иные дни термометр показывает около семидесяти трех градусов мороза. А теперь, в сентябре, воздух приятно по-осеннему свеж, небо ясное, безоблачное.

Полет до Оймякона занял считанные часы. Дальше — курс к озеру Алысардах. И до него недалеко, какой-нибудь час в воздухе.

Алысардах среди Нерского плоскогорья казался сверху игрушечным, словно до краев налитое блюдце. Тонюсенькими палочками торчали по берегам вековые деревья. Едва приметным пятнышком выделялась избушка, притулившаяся у самой воды…

Здешняя вода доставила летчикам немало тревог сразу же после посадки. Когда усталый Иван Иванович, выбравшись из пилотской, лег плашмя на самолетный поплавок и припал к ней

губами, наслаждаясь свежестью, прохладой, он услышал взволнованный женский голос, доносившийся с берега:

— Нельзя пить! Прокаженные у нас места.

Черевичный тотчас отпрянул, вскочил на ноги. Обернулся к женщине, торопливо шагавшей от избушки:

— Что вы говорите? А на вкус такая приятная…

Однако приозерная жительница упорно стояла на своем:

— Двадцать лет тут живу и всегда пью воду, только прокипятив. Слышишь, летчик. Серы много в здешней воде, потому и зовется она «прокаженной».

«Этого еще не хватало, — встревожился про себя Черевичный, — неужто отравился я». Пить из озера он больше не стал. До самого вечера, пока работал вместе с товарищами на озере, делая промеры, вычерчивая кроки, чувствовал себя как-то неважно. Не спалось командиру корабля и после ужина. Странно вели себя ребята, перешептывались:

— Костя, тронь-ка Иваныча, жив ли? — говорил штурману бортмеханик Гурский. — Я хозяев попросил, чтобы послали они упряжку в поселок за доктором. К утру, пожалуй, поспеет сюда доктор. А вот командир-то доживет ли до утра?

«Постараюсь дожить», — решил про себя Черевичный. И заснул. А утром, поднявшись раньше всех, пошел к самолету. В первых лучах восхода тени от поплавков как-то странно ложились на воду.

«Откуда эти здоровенные черные палки? Уж не галлюцинация ли у меня», — снова затревожился Иван Иванович. Но, присмотревшись, обнаружил рядом с поплавками увесистых щук. И радостно гаркнул во все горло:

— Экипажу подъем! На рыбалку!

Уха, сваренная к обеду, всем понравилась.

Вскоре после обеда приехал на оленьей упряжке врач, вызванный хозяевами зимовья из поселка. Приехал, улыбнулся и авторитетно разъяснил: вода в озере и впрямь содержит примеси серы. Если пить ее долгое время некипяченой, действительно можно заболеть.

— А вас, товарищ пилот, от двух-трех глотков хвороба не возьмет. Да и вообще, глядя на вас, думаешь: богатырь-парень!

Черевичный посмеивался над штурманом и механиками:

— Сдрейфили вы, орлы. Думали небось даст дуба наш единственный пилот, и некому будет вести машину. Застрянем тут в медвежьем углу вместе с аэропланом…

— Ну что ты, Иван Иваныч. Как тебе не стыдно! Да мы за своим отцом-командиром и на тот свет строем пошли бы…

Между тем надо было продолжать полет. Теперь уже на юго-

восток. Поднялись по Индигирке до верховьев, оттуда вышли к верховьям Колымы. Теперь горные хребты пересекали при хорошей ясной погоде.

Вот и Сеймчан на Колыме — конечный пункт маршрута. После таежных зимовий деревянный, наспех сколоченный поселок золотоискателей воспринимался летчиками как благоустроенный культурный центр, едва ли не шедевр северного градостроения!

«Дело сделано, трасса обследована, новый путь самолетам из Якутска на восток открыт», — мысленно подытоживал Черевичный, посадив машину на воду Колымы и подруливая к берегу.

Когда ошвартовались к плоту, он заглянул к штурману и тут сделал для себя открытие поистине сенсационное. В кабине, которую так, казалось бы, заботливо оборудовал Константинов перед вылетом из Иркутска, не оказалось ни рации, ни ключа, ни наушников. А на самом Косте, как говорится, не было лица.

— Суди ты меня, Иван Иваныч, под трибунал отдавай, — лепетал он, то краснея, то бледнея. — Так мне хотелось лететь с тобой, что решился я на обман. Штурманское дело знаю, убедился ты в этом, а вот радистом сроду не работал…

Рассердившись не на шутку, Черевичный начал вспоминать: сколько раз, принимая от командира донесения, адресованные в Якутск, Константинов ничего не передавал ему в ответ, ссылаясь на какие-то помехи в эфире.

Теперь же, когда разговор пошел начистоту, признался Костя, что перед началом рейса он, чтобы уменьшить вес самолета, выбросил из своей кабины кресло, а рацию спрятал в ящик, на коем затем и восседал всю дорогу.

— Так, значит, — заключил Черевичный, выслушав исповедь штурмана. — Скажи, Костя, спасибо, что отходчивый у меня характер. Трибунал нам с тобой ни к чему, а вот морду тебе набить следовало бы. Однако парень ты смелый, товарищ надежный. И навигатор неплохой. Со временем выучишься а на радиста… Теперь о делах наших: пообедаем, отдохнем, напишем обстоятельное донесение Виктору Львовичу. Здешняя рация передаст. Ладно, не дрейфь, пожалуйста, жаловаться на тебя командиру авиагруппы не буду.

За обедом — праздничный он выдался — все были веселы, кроме Константинова.

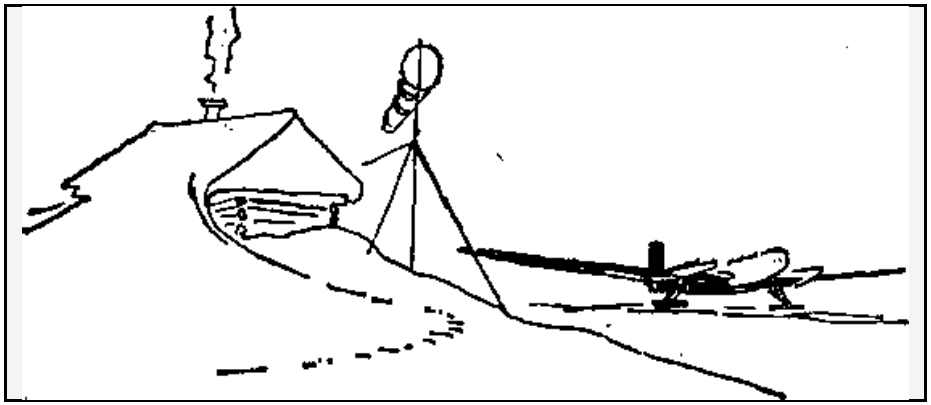
— Не журись, Костя, — хлопнул его по спине Черевичный.

И обратился ко всему экипажу:

— Командир ваш, ребята, еще и стихи сочиняет, слушайте:

Вот какой он, чертов сын,
Константинов Константин…

СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ ВЕРНЫЙ ДРУГ



— Возьметесь про Ваню писать, тогда уж и Сашу Штепу помяните добрым словом, — посоветовала мне Антонина Дмитриевич Черевичная. — Ведь закадычные были дружки. Я, бывало, гляжу на вас троих, — распиваете вы чаи, тараторите, тараторите… Сколько ни слушаю, ни слова не разберу.

Что верно, то верно! Подмечали эту особенность наших застольных бесед все общие знакомые: не могли похвастаться хорошей дикцией ни Иван Иванович, ни давний его соратник штурман Александр Павлович Штепенко, ни автор этих строк — что уж тут скрывать… Но каждый из троих понимал собеседника с полуслова — столько вместе пережито, передумано. Да и привыкли друг к другу за три десятка лет знакомства.

Трудновато мне теперь отвыкать. Не один уж год минул, как вслед за Черевичным ушел из жизни и Штепенко, а я все еще не могу подумать о них без внутренней боли: «покойные». Все еще мысленно вижу Ивана в пилотской за штурвалом, Сашу — над картой, пронзенной курсовой чертой, или под стеклянной полусферой астролюка. Вспоминаю, как однажды, во время стратегического преднавигационного облета арктических морен, Штепенко, в ту пору флагманский штурман полярной авиации, тренировал молодого начинающего воздушного навигатора:

— Как ты думаешь, парень, какой прибор в нашем деле самый главный? Секстан? Или, может, радиокомпас, а?

Затем следовала многозначительная пауза.

— Нет, парень, важнейший прибор у штурмана — голова… Го-ло-ва! Собственный мыслительный аппарат. Как, согласен?

У самого Александра Павловича, налетавшего миллионы

километров, всю войну бомбившего фашистские дальние тылы, заслужившего звание Героя Советского Союза мастерским рейсом через фронт и океан — в Англию и Америку, голова была светлая. Удивительно сочетались в этом человеке способность к молниеносным математическим расчетам с тонкой человеческой наблюдательностью, всегдашняя готовность к смелым, рискованным решениям — с вдумчивыми суждениями о жизни, неиссякаемый юмор — с цепкой щедрой памятью.

К свидетельству Александра Павловича Штепенко — автора не одной книги о воздушных странствиях и превосходного изустного рассказчика — я теперь и обращаюсь.

Был у нас как-то такой разговор:

— Мы с тобой, Савва, когда познакомились? В феврале тридцать пятого в Архангельске. Точно?

— Верно, Саша. На Кег-острове ты мне давал интервью, едва из Москвы прилетел. Я-то, помнится, все ахал: как это вы впятером отважились добираться до Вайгача на двухместном биплане.

— Да, добрались, хоть и с приключениями, не с одной вынужденной посадкой в пути. Но про первую нашу вынужденную я тебе, репортеру, тогда на Кег-острове не рассказывал, не хотел пилота своего перед печатью срамить. Нынче-то, уже дело прошлое, можешь про ту эпопею в моих сочинениях прочитать.

Конечно, я прочитал. Не только прочитал, но и сделал выписки из книги А. П. Штепенко «Записки штурмана» (Географгиз, 1953). Привожу их здесь как документ времени:

> «Когда осталось лететь один час, предупреждаю Архангельск о времени нашего прилета. Неожиданно и, по моему мнению, без всякой видимой причины пилот положил машину в глубокий вираж и повел ее на снижение. Под нами безымянное озеро, окруженное лесом.
>
> — Съедят нас волки, вот и узнаешь, как садиться в незнакомом месте. Как взлетать теперь будем? Не оторвется самолет, а помощи ждать неоткуда, — заворчал механик Чагин, когда увидел, как глубоко в снег вошли лыжи.
>
> — Ты, Михаил Иваныч, вместо того чтобы скулить, лучше груз переложи поближе вперед. Руки онемели, давит ручка. Центровка нарушилась.
>
> И, обращаясь ко мне, пилот спросил:
>
> — Ну, как там Архангельск?
>
> — Зовет нас.

— Да, беспокоятся, наверное. Ну, ребятки, полетим дальше, пока в Москву не донесли, что мы пропали».

Не менее ярко описан Александром Павловичем и обратный путь от острова Вайгач в Москву:

«Оригинальная тактика была у нашего пилота. Никому не говоря ни слова, вдруг с прямого полета закладывает машину в глубокий вираж, ведет ее вниз и, выровняв, тут же с хода садится рядом с таежной деревней. Сбегаются люди, рассматривают самолет, спрашивают: откуда и куда летим, зачем сели, не выпьем ли чашку чая? Пилот не спеша вылезает из машины, заводит разговор об урожае, охоте, промысле и так искусно, что кто-нибудь обязательно скажет название своей деревни и районного центра».

Строки эти — красноречивое свидетельство о первых очень еще неуверенных шагах полярной авиации, о своеобразном стиле некоторых бывалых пилотов в ту пору. Ведь тот, с кем работал Штепенко, не был новичком на Крайнем Севере, на Вайгач он летал уже второй раз в жизни.

Нелишне, думаю, продолжить рассказ Александра Павловича, относящийся непосредственно к Черевичному. Новое, творческое начало нес с собой этот совсем еще юный, неопытный летчик.

Следующей зимой, теперь уже в составе одного экипажа, отправились они с Черевичным из Иркутска на полярную станцию мыс Шалаурова, что на Большом Ляховском острове в море Лаптевых.

«В открытых, ничем не защищенных кабинах температура держалась около тридцати градусов ниже нуля. У Черевичного обмундирование хорошо подогнанное, приспособленное для полетов в открытых машинах. Его маска собственной конструкции испытана при пятидесятиградусном морозе, через его унты и большие меховые рукавицы не пробраться никакому холоду. У меня же мороз находил лазейку всюду — мерзли ноги, руки.

Чем дальше на север мы продвигались, тем больше крепчал мороз, В Якутске, куда прибыли на второй день, термометр показывал больше пятидесяти градусов.

Динамо-машина должна работать от встречного потока воздуха, но мороз и к ней добрался. Застыло масло в подшипниках, недвижима ветрянка, не работает

радиостанция. Нет электричества на самолете, замерзают аккумуляторы. Выйдут из строя, и мы лишимся радиосвязи.

В Жиганске, пока механики возились с моторами, мы с Черевичный успели разобрать динамо-машину, смыть смазку в подшипниках и отогреть аккумуляторы.

Черевичный решил лететь до Булуна, а там смотря по погоде садиться или без посадки идти в Тикси. Залезая в самолет, он заглянул ко мне и удивился, как это я до сих пор не закоченел. Он достал два спальных мешка и помог мне одним закрыть все щели, а другим покрыть сиденье и пол. Убедившись, что теперь я не замерзну, пилот занял свое место и повел машину на взлет.

До острова Столб по Лене и дальше по Быковской протоке путь мне хорошо знаком по прошлогодним полетам с Головиным. Этот путь я предложил и теперь пилоту. Но торопится Черевичный, не хочет обходных путей, ведет самолет по прямой, через горы, с набором высоты.

Порывистый ветер бросает машину. Верхние облака скрыли от нас солнце, а внизу не поймешь, что делается. Машину болтает все сильнее, а ремней нет ни у меня, ни у пилота.

Вышло расчетное время. Под нами должна быть бухта Тикси. Должна быть! Будет ли? Даю сигнал пилоту. Самолет устремляется вниз. Сопротивляясь бешеному ветру, дрожат крылья. Сколько же еще спускаться? Если под нами море, то немного можно, а если высокий тиксинский берег, то уж нельзя ни на один метр.

Какой здесь ветер? Какая скорость?

Голова наружу. Уже не замечаю, как обжигает ветер. Только бы увидеть что-нибудь. Но пурга все скрывает.

Вдруг промелькнула какая-то тень. Пилот инстинктивно потянул штурвал на себя и повел самолет вверх, отказавшись от попытки увидеть землю. Мы ушли от метели, увидели небо и вдали горы, покрытые разорванными облаками. Черевичный махнул рукой, давая мне понять, что мы идем обратно в Булун, и попросил передать ему зажженную папиросу. Неожиданно я услышал в наушниках: «Н-29! Я — Тикси. Вас слышали, пролетели над нами. У нас сильная пурга, посадка невозможна, перехожу на прием».

Не лучше ли сесть? С очередной папиросой подаю Черевичному записку, в которой излагаю свои соображения, не забыв упомянуть и позднее время, и сильный ветер, и малое количество бензина.

Прочитав записку, пилот вывел на ней неровным, но четким почерком: «Для посадок существуют аэродромы…» Мне стало стыдно за свое малодушие…

В Булун прибыли в сумерки.

Выйдя из самолета, механики признались, что «в таких переплетах» им пришлось быть впервые.

Ночью пришла пурга и заставила нас двое суток отсиживаться в Булуне. В Тикси прибыли ясным солнечным днем.

На следующий день пролетели над морем Лаптевых и опустились на узенькую полосу ровного льда среди торосов у мыса Шалаурова в проливе Дмитрия Лаптева. Жилой дом полярной станции там недавно сгорел, зимовщики ютились в маленьком домике. Как и было решено еще заранее, здесь остаются лишь четверо, остальных мы должны вывезти на Большую землю.

С трудом разместив пассажиров, взлетели. На высоте около ста метров раздался треск, и самолет с креном на одно крыло стал валиться вниз. У меня инстинктивно поджались ноги, и я крепко вцепился руками в борта кабины. Под нами береговой обрыв, торосы. Я отвожу глаза от земли, смотрю на пилота, жду удара… Что делал пилот, я не знаю, но при взгляде на его энергично двигавшиеся плечи у меня зажглась надежда… Снова смотрю вниз. Самолет тянет на узкую полоску льда. Не верю своим глазам: развернуть самолет на сто восемьдесят градусов?! Лыжи коснулись снега; самолет, замедлив бег, развернулся и остановился в пяти метрах от торосов.

Оказалось, что лопнул коленчатый вал мотора.

С помощью пассажиров подтащили самолет к домику. Когда попытки наших механиков отремонтировать мотор ни к чему не привели, Черевичный решил попытаться долететь до Тикси на одном моторе и, поставив там новый, вернуться за пассажирами. Сияли с самолета все, что только возможно. Назначили день пробного вылета.

Черевичный, казалось, предусмотрел все до мелочей: сколько бензина нужно оставить на самолете, как отрегулировать педали и многое другое. Но не учел он

одного: что в первый момент самолет пойдет не по прямой, а будет разворачиваться в сторону неработающего мотора.

Нужно было найти иное решение.

Глаза мои остановились на нартах, обыкновенных легких собачьих нартах. И хотя решение еще полностью не сформировалось, я дал сигнал Черевичному прекратить бесцельные попытки. Начал объяснять ему, что, если взять нарты и привязать их веревкой к правой плоскости, а на нарты посадить людей… Черевичный, не дослушав до конца, бросился к нартам, притащил их к самолету. Привязав к нартам один конец веревки, он продел ее через дужку на плоскости, посадил на нарты трех человек с палками. Пассажирам приказал тормозить палками, а свободный конец веревки крепко держать в руках и отпустить только по его сигналу.

Проинструктировав людей, Черевичный забрался в самолет, дал газ, и самолет пошел по прямой. Он двигался все быстрее, быстрее, а за ним в туче снега неслись нарты. Пилот поднял руку, нарты отцепились и опрокинулись. Люди полетели кувырком, зарывались в снег, вскакивали, а самолет, поднимаясь все выше и выше, уходил вдаль. Самолет летал полчаса.

— Ну, ребята, — обратился к механикам Черевичный, — завтра летим в Тикси. Личные вещи оставим здесь. Кроме радиостанции, в самолете ничего не должно быть. Через пару дней вернемся и всех вывезем. А тем, кто на нартах сидел, за проявленную ловкость и выдержку привезем из Тикси подарки…

Но лететь нам не пришлось. Радист зимовки поторопился сообщить в Тикси, что на мысе Шалаурова «сейчас настоящий спектакль — Черевичный на одном моторе летает». Из Тикси передали про наши опыты в Якутск. А там дошло и до начальства.

Вечером Черевичный получил молнию. Ему категорически запрещались всякие эксперименты с одним мотором.

Потянулись однообразные дни ожидания.

Долго, очень долго ждали мы доставки нового мотора. А когда он наконец прибыл, жали Ивану Ивановичу руки, обещая всегда, что бы ни случилось, приходить ему на помощь».

Нужно ли что-нибудь добавлять к этим мужественным

строкам, написанным бывалым и скромным человеком? Думаю, любые комментарии излишни. Скажу все же: именно тогда, весной 1936 года, завязалась дружба пилота Черевичного и штурмана Штепенко — двух будущих Героев Советского Союза.

Но вскоре после возвращения на Большую землю они расстались, получив на время морской навигации назначения в разные экипажи. Александр Павлович направился на разведку льдов в Карское море, Иван Иванович с таким же заданием — в море Лаптевых.

СЕМЬ БЕД — ОДИН ОТВЕТ

Вести воздушную разведку арктических морей для нужд судоходства было принято на мощных гидропланах «Дорнье-Валь». Машины надежные, впервые опробованные еще Амундсеном, и на волну садятся, и с волны взлетают. Но поскольку таких летающих лодок в Главсевморпути не хватало, решили использовать для этой цели еще и отечественные самолеты Р-6, поставив их на поплавки. Пионером в этой области стал пилот Черевичный.

— Вам, Иван Иваныч, тут и карты в руки. Вы с этим аэропланом уже успели подружиться, — сказал ему начальник полярной авиации М. И. Шевелев.

— Постараюсь, Марк Иваныч, — вытянулся по воинской привычке Черевичный, — устрою нашему эрушке морское крещение…

Сколько раз потом вспоминал он этот разговор и при стартах из бухты Тикси, и в воздухе над морем Лаптевых. И, вспоминая, поругивал себя за излишнюю самонадеянность. Мало того что посадки и взлеты на поплавках при самых незначительных волнениях моря куда опаснее, нежели на лодках, на Р-6 в отличие от «Дорнье-Валя» нет второго пилота. Он, Черевичный, еще и от штурмана отказался, надеясь справиться только с помощью радиста.

Вот и сидит теперь в «гордом одиночестве» за штурвалом. Справа и слева дюралевые трубы, за ними гофрированная обшивка фюзеляжа. Спереди приборная доска под небольшим козырьком, снизу опять «гофра», а сверху «божья благодать»: хоть

на море и штиль, но в открытой кабине обдувает со всех сторон, скоростенка как-никак 180 километров в час, а летняя температура воздуха не выше 3—5 градусов тепла. Как тут не позавидовать остальным членам экипажа. Радист Миша Зиберов, чья голова изредка маячит над передней, тоже открытой, кабиной, чувствует себя малость вольготнее — свободны нижние конечности. Заняты у радиста только руки: одна — на шкале передатчика, другая — на ключе. Приустанет Миша, может и отдохнуть часок без ущерба для дела. А у бортмехаников и вовсе райское житье: полеживают в своем отсеке, задраив верхний люк. Захотят, могут и перекусить, вздремнуть по очереди.

Командиру корабля все эти скромные радости недоступны. Он «един в трех лицах»: и машину пилотирует, и за штурмана работает, и наблюдение за морем должен вести, нанося ледовую обстановку условными значками на карту. Словом, в воздухе дел хватает. Да и на посадках не обойдешься без хлопот.

Недавно вот, когда возвращались с ледовой разведки, а Тикси закрыло туманом, пришлось заночевать на Лене, зарулив в устье какой-то речонки. Утром, запустив моторы, с ходу, чтобы не занесло самолет на берег, вырулил Иван Иванович на самый стрежень широченной Лены. И тут вдруг оба мотора остановились (как выяснилось впоследствии, механики впопыхах перекрыли бензобак). А ветерок тем временем крепчал. Старший механик Иван Григорьевич Ситалов, пожилой, бывалый моряк, севастополец, сразу же поспешил на поплавок, чтобы провернуть винт. Поскользнулся, упал в воду. И пожалуй, утонул бы, если бы командир вместе со вторым механиком Земсковым не помог ему выбраться.

Этот случай не уходил из памяти Ивана Ивановича и теперь, когда над открытым морем вел он свой Р-6 на запад, чтобы разведать дорогу каравану военных кораблей, впервые шедших из Балтики в Тихий океан по только-только осваиваемой арктической трассе. Возглавлял операцию сам Отто Юльевич Шмидт на ледорезе «Литке», которым командовал опытный полярный капитан Юрий Константинович Хлебников. Навстречу каравану «Литке», следовавшему из пролива Вилькицкого, направлялись пароходы «Искра» и «Ванцетти», вышедшие из бухты Тикси.

Знал Черевичный: в сложных ледовых условиях пробивались корабли вдоль Западного Таймыра, крепко помогли там морякам испытанные воздушные разведчики Б. С. Молоков, А. Д. Алексеев, М. И. Козлов.

— Ну, ребята, — сказал он своему экипажу перед вылетом из Тикси, — и нам нельзя ударить лицом в грязь. Чуете, с какими

орлами соревнуетесь?

Взлетели при отличной видимости, абсолютном штиле, легли на курс. Но не успели стрелки полетного времени отсчитать два часа, как обстановка резко изменилась. Приближалась уже кромка плавучих льдов, когда плотные облака затянули небосвод, видимость резко ухудшилась. Поневоле снизились до бреющего. И тут «влипли» в туман. Что делать? Подняться, идти над туманом? Нет, лучше, пожалуй, подождать улучшения погоды, совершив посадку. Так и сделали.

Дрейфовали около часа в зарядах тумана, то наплывавшего на самолет, то рассеивавшегося. После раздумья решил Иван Иванович рулить обратно в поисках ясной погоды. Но выдерживать самолет прямолинейно по магнитному компасу оказалось невозможно. Несколько раз машина пересекала следы, оставленные на спокойной воде ее же поплавками. Рулежку прекратили, устроили на крыле перекур. И так обрадовались ветерку, потянувшему все-таки с юга. Туман чуть приподнялся над морем. Взлетели. На бреющем пошли курсом на бухту Нордвик. Увидели наконец берег, но точно определиться не удавалось: то ли это приближается мыс Пакса, что у входа в бухту Нордвик, то ли это восточная оконечность острова Бегичева, расположенного значительно севернее?

А туман снова прижал самолет к воде. Снова пришлось садиться, теперь уже у края земной тверди. Однако нельзя сказать, чтобы тут было уютнее, безопаснее, чем в открытом море. Начинался прилив, самолет стали окружать льдины.

— Держи, командир, держи, пока я второй конец заведу, — хрипло кричал Ситалов, стараясь оттянуть машину от наплывавшей на нее подтаявшей, но изрядно увесистой сероватой глыбы.

А Черевичный, увязнув по колена в мокрой гальке, обмотанный манильским тросом, напрягал последние силы. В глазах темнело, сапоги, точно лемехи плуга, вспахивали грунт, разбрасывая мелкие камешки. Казалось, вот-вот трос, напрягшийся как струна, надвое разрежет туловище… «Все… Долетался, Казак. И сам концы отдаю, и аэроплан гибнет».

К счастью, льдина села на мель, превратилась в «стамуху», сантиметров двадцати не дойдя до края поплавка.

Любой непогоде рано или поздно приходит конец. Вот посветлело в южной четверти горизонта, вскоре над морем и пустынным берегом засветило солнце. Тут выяснилось, теперь уж точно, что воздушные робинзоны терпели бедствие у самого входа в бухту Нордвик. Километрах в трех от них виднелся мыс Пакса.

Механики запустили моторы. Черевичный сел за штурвал, выруливая от берега мористее, туда, где не было ледяных обломков.

Ура! Снова пошли в воздух. Дотянули до Нордвика. Усталые, мокрые, со ссадинами на руках начали подкатывать бочки с горючим, подвозить их на плоту к самолету. В ту пору в Нордвике, где работала геологическая экспедиция, понятия «авиабаза», «аэропорт» были весьма условными. И здесь, и в Тикси, как, впрочем, и повсюду в Арктике, не было ни одного наземного авиатехника. Заправка машин горючим, текущий ремонт — все выполняли экипажи. И естественно, ни у кого не надо было спрашивать разрешения на вылет.

Иван Иванович вел машину дальше на север. Зиберов через лаз из радиорубки передал записку:

«Ищут нас, командир, такая в эфире кутерьма».

И корабли, и береговые рации перекликались, запрашивали друг друга:

«Где самолет Н-29, куда пропал Черевичный?»

А Черевичный шел галсами от бухты Прончищевой к острову Малый Таймыр.

«Бедняга Михаил, никудышное у нас радиохозяйство», — думал Иван Иванович, нет-нет да и улавливая на слух «ти-та-та», которые ключом выбивал Зиберов. — Ищут нас в эфире, а мы не можем дать о себе знать…»

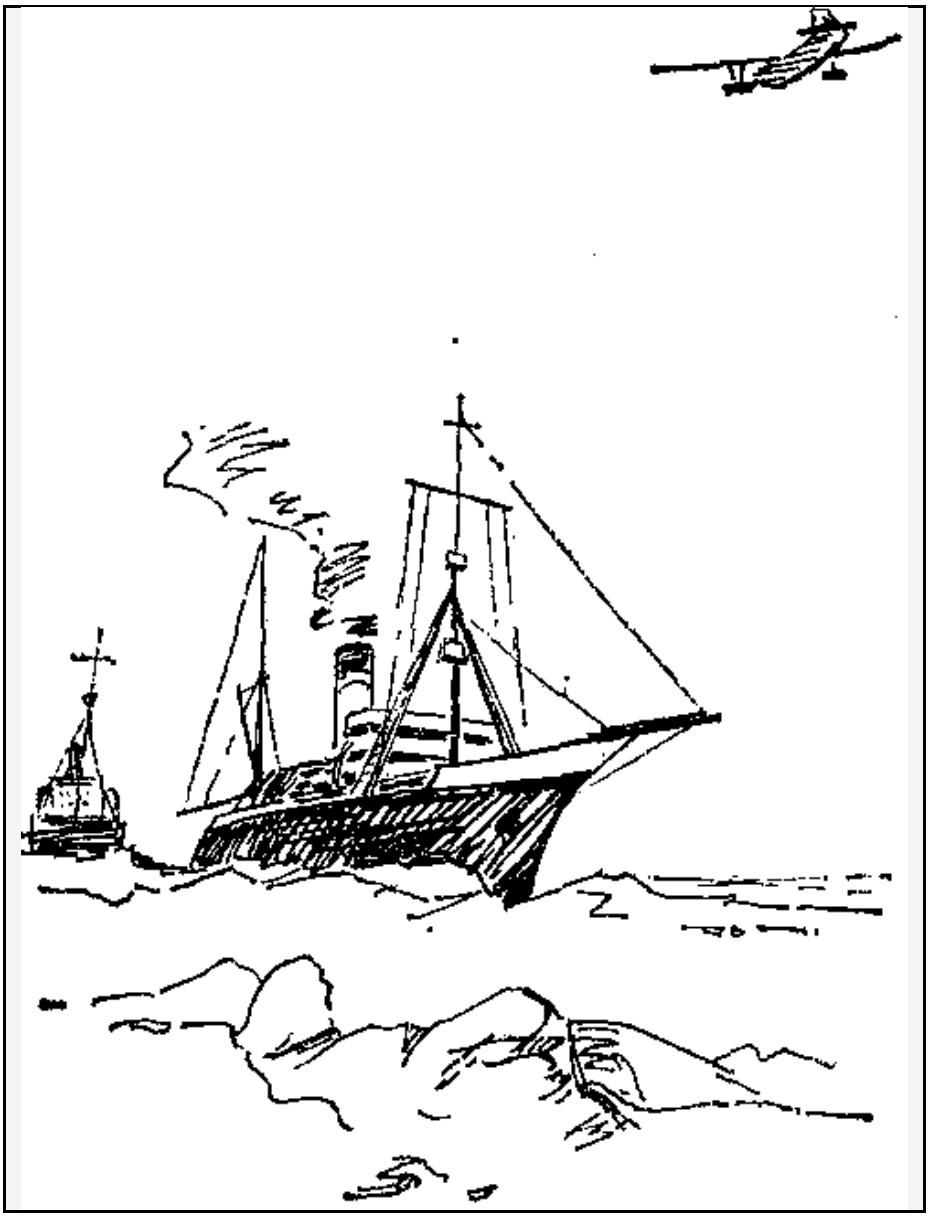
Длинные волны передатчика терялись где-то сразу же за носом самолета. Бортовая рация Н-29, питаемая генератором, укрепленным на крыле (там маленький пропеллер вращался от встречного воздушного потока), не обеспечивала дальней связи — общаться с морскими кораблями можно было только в пределах видимости.

Лишь на третьем галсе Иван Иванович разглядел внизу большую полынью и в ней корабли, следовавшие встречными курсами: грузовые пароходы «Искра» и «Ванцетти» шли на запад, ледорез «Литке» вместе с двумя эсминцами и транспортом «Анадырь» — на восток. Зиберов снова передал записку: «Нас слушают суда». Буквы, наспех выведенные на листке, были, казалось, больше размерами, чем корабли, видимые с воздуха.

Пошел на посадку. Через несколько минут, когда Н-29 рулил по спокойной воде, с борта «Литке» спускали шлюпку.

— Опоздали мы с разведкой. Отто Юльич, виноваты, — говорил Черевичный, пожимая руку академику Шмидту.

— Ничего, товарищ Черевичный, с кем не бывает, — по-отечески добродушно щурил тот светлые глаза из-под густых бровей. — Лучше поздно, чем никогда…



— А вы, Иван Иваныч, из молодых да ранний, — помолчав, добавил Шмидт. — Знаю вас по Якутии, по зимним полетам. Вам еще летать и летать, покажете себя. Закончим навигацию, будет о чем потолковать в Москве.

Арктическая навигация 1936 года при всей сложности ледовых условий завершилась без единой зимовки судов. Впервые по Северному морскому пути прошли военные корабли с Балтики, серьезно пополнив наш Тихоокеанский флот.

В числе моряков, авиаторов, полярников, удостоенных правительственных наград за «выполнение специального задания северных морях», были капитан Ю. К. Хлебников, получивший орден Ленина, академик О. Ю. Шмидт — орден Трудового Красного Знамени и летчик И. И. Черевичный — орден Красной Звезды.

— Спасибо, Михаил Иванович, — сказал он в Кремле «всесоюзному старосте» М. И. Калинину. — В большом я теперь долгу перед Родиной.

— Сквитаетесь, — улыбнулся тот, пощипывая седую бородку. — Лиха беда начало, как говорится.

Разговор этот много лет спустя передал мне Марк Иванович Шевелев, давний руководитель полярной авиации, генерал-лейтенант, Герой Советского Союза. Сколько раз я по-дружески упрекал его:

— Трудолюбивый вы человек, Марк Иваныч, а вот за перо беретесь неохотно. Какую книжищу могли бы настрочить, ведь столько помните, знаете…

— Возьмусь, возьмусь, дайте только на пенсию уйти, — отбояривался Шевелев от моих наскоков.

Теперь, наверное, пишет Марк Иванович вовсю. Однако находит время и для бесед с друзьями:

— Про Ивана-Казака расскажу с охотой. Главное в его характере — самостоятельность, собственный почерк, так сказать оригинальность суждений и поступков. Спрашиваете вы меня, почему Казак не был включен в Первую Полюсную в тридцать седьмом, когда папанинцев высаживали. Да по той же самой причине. Командование кораблем мы с Отто Юльевичем предложить ему не могли, сами понимаете: супротив Водопьянова, Молокова, Алексеева был он в ту пору, как бы это поделикатней выразиться, ну, сыроват что ли, зелен еще. А вторым пилотом в чей-нибудь экипаж, не сомневался я в этом, он не согласился бы пойти. Он, знаете, что говорил тогда, со всеми нами прощаясь: «Успеха вам, друзья… Открывайте Северный, а я со временем соберусь, может, на Южный. Или там на Магнитный, или на Полюс недоступности. Полюсов на земном шаре на мой век хватит…»

Теперь по прошествии почти четырех десятков лет я думаю: Черевичный высказался столь панибратски насчет полюсов вот почему: обидно ему было, прямо скажем завидно. Ведь на равных

правах с ветеранами Арктики Водопьяновым, Молоковым, Алексеевым на такие же должности командиров кораблей в воздушной экспедиции Главсевморпути под начальством О. Ю. Шмидта были назначены и сверстник Черевичного Павел Головин, и Илья Мазурук, тогда еще новичок в Арктике.

Если начистоту говорить, самоуверенность проявил Иван Иванович, переоценил свой опыт, возможности свои. И вскоре убедился в этом, когда вслед за удачами пережил крупные неудачи.

Летом 1937 года, когда завоевателей Северного полюса восторженно приветствовала Родина, Черевичный работал, как и прежде, на ледовой разведке в море Лаптевых. Теперь, правда, получил в свое распоряжение летающую лодку «Дорнье-Валь» с бортовым номером Н-10. Добротная была машина. И радиосредствами оборудована хорошо, и штурманом на ней пошел добрый друг, спутник, уже испытанный в прежних полетах, А. П. Штепенко.

А вот механика Черевичному надо бы подобрать понадежнее.

Подвел разгильдяй механик… В один из сентябрьских дней, когда в Тикси стояла погода прямо-таки летняя, надо было вылетать на разведку большого ледяного массива, спускавшегося с севера к Таймырскому побережью моря Лаптевых. И тогда-то в экипаже Черевичного — испытанном, проверенном, глубоко уважаемом всеми моряками — произошло непоправимое «чепе». Во время заправки баков горючим старший механик, закурив, бросил непогашенную спичку в воду. Пролитый на ее поверхности бензин благодаря теплому воздуху мгновенно вспыхнул. Пламя охватило шлюпку, в которой находилось еще несколько объемистых банок, уже вскрытых, но еще полных горючим. На спокойной в безветрии поверхности бухты вспыхнул огромный костер.

Виновник пожара настолько растерялся, что бросился вплавь к берегу, оттолкнув от самолета шлюпку.

На другой шлюпке от берега к самолету подгребли Черевичный и Штепенко, стремясь сбить огонь с перкалевой обшивки плоскостей и хвостового оперения. Но было уже поздно. Хорошо еще что командиру и штурману удалось снять брезентовые чехлы кабин и, закрыв ими баковый отсек лодки, предотвратить взрыв.

Что оставалось делать после всех этих несчастий? Ремонтировать крылья и хвостовое оперение в Тикси невозможно. Значит, разбирай обгоревший самолет, грузи его по частям на морское судно. Да и сам поневоле становись пассажиром парохода, как, бывало, три года назад, в самом начале знакомства

с Арктикой.

Горестные думы, упреки самому себе одолевали Ивана Ивановича, пока с частыми пересадками с корабля на корабль добирался он от бухты Тикси до залива Кожевникова. Дальнейший путь предстоял по суше, ибо большой караван судов, находившийся в море Лаптевых, стал на зимовку, скованные льдами.

От бухты Кожевникова до Дудинки через южнотаймырскую тундру — более тысячи километров. Черевичному, сменявшему оленьи упряжки по мере того как продвигался он от одного кочевого стойбища к другому, путь этот казался бесконечным. Часто пуржило. Едва стихала белесая кутерьма, ударяли трескучие морозы. Солнце уже не показывалось из-за горизонта. Над безбрежной тундрой то стояла непроглядная ночная тьма, то (два-три часа в сутки) брезжили сумерки.

После всего пережитого в Тикси наступила какая-то апатия. Черевичному хотелось только спать. И он, забравшись в меховой мешок, тотчас, едва нарты трогались, впадал в забытье. На частые толчки не обращал внимания. Но однажды все же проснулся, испугавшись не на шутку. Сполз с нарт, пришел в себя, лишь очутившись в сугробе, когда след упряжек, шедших впереди, уже исчез в клубах метели.

Куда пойдешь в этом снежном хаосе? Долго ли продержишься один в полярной пустыне, имея в кармане плитку шоколада? Еще тоскливее стало на душе, еще жестче костил он себя за все промахи… К счастью, каюр вовремя заметил исчезновение пассажира и вернулся за Черевичным.

По возвращении в Москву Иван Иванович не искал себе оправданий перед начальством. Механик, конечно, виноват. Но и он-то, командир корабля, тоже хорош, если мог допустить такое разгильдяйство.

Неудача постигла Черевичного и в феврале 1938 года, когда участвовал он в экспедиции по снятию со льдины папанинцев.

…Вышедший из Мурманска ледокольный пароход «Таймыр», построенный тридцать лет назад, еще до революции, с трудом выгребал в разбушевавшемся шторме. Хорошо, что самолет, погруженный ему на борт, — двухместный фанерные ПО-2 — оказался исправен. Зато на втором корабле — «Мурмане», новеньком, недавно с верфи, находилась никуда не годная амфибия Ш-2, уже отлетавшая свой век в прибрежных рейсах по обслуживанию рыбаков. Два пилота, впопыхах назначенные на «Шаврушку», толком не знали, кто же из них старший: то ли Черевичный — «севморпутец», прибывший по командировке из Москвы, то ли Карабанов — мурманчанин, «рыбник»?

Когда оба корабля — «Таймыр» и «Мурман» после изрядной штормовой трепки вошли наконец во льды, с трудом пробираясь редкими разводьями, между капитанами возникло своего рода негласное соперничество: кто скорее достигнет папанинской льдины. Нервничали малость и летчики. Обоим пилотам Ш-2 на «Мурмане» не давал покоя Геннадий Петрович Власов, находившийся на «Таймыре». И Черевичному, и Карабанову страх до чего не терпелось первыми увидеть с воздуха лагерь папанинцев.

Они заправили «Шаврушку» горючим, подготовились к валету с большой льдины рядом с кораблем, когда короткий, трехчасовой день уже сменился сумерками (широты-то семидесятые, время-то — февраль). Все же взлетели, пошли искать лагерь. Тотчас же очертания «Мурмана» скрылись во мгле. Повернули обратно, поскольку внезапно сгустившаяся облачность прижимала машину к самому льду. Сели! И выключили мотор ради экономии горючего. А тут сразу наступила непроглядная тьма. Всю долгую ночь жались двое в открытой кабине, стуча зубами. Утром, промерзнув до костей, начали проворачивать винт. Но слабенький М-11 мощностью всего в 100 сил (это был один из первых авиамоторов отечественного производства) даже не чихал, бедняга, — так застыл на морозе, в тумане. Что же делать?

Не таков Черевичный, чтобы пешком идти к кораблю (что вообще-то было вполне возможно, до «Мурмана», как выяснилось впоследствии, оставалось каких-нибудь двадцать километров). Вместе с Карабановым занялся Иван Иванович сначала разогреванием мотора, потом тушением пожара (паяльная лампа воспламенилась из-за неисправности бензинового насоса) и, наконец, ремонтом. Тем временем быстро промелькнули часы светлого времени. Ночь наступила ясная. В зените сквозь перистые облака проглядывали звезды, на юго-востоке метались сполохи полярного сияния. А не прожектор ли это с «Мурмана»? Хотя нет, чего ему в небесах разыскивать?

Усталый, замерзший, Черевичный пристраивался вздремнуть в тесной кабине, поручив Карабанову наблюдение. Он приказал стрелять из ракетницы, если луч прожектора дойдет до них. Едва задремав, вскочил как встрепанный от крика: «Корабль, корабль!» Увидел спутника в ярком свете. «Ну, коли так, можно и дальше спать, не пропадем, «Мурман» близко…»

Утром оба летчика снова взялись за ремонт. И снова безуспешно. Когда уж махнули рукой на мотор своей «Шаврушки», в небе загудел мотор ПО-2. На выручку товарищей прибыл с борта «Таймыра» пилот Власов.

— Ну, ты орел, — обнимал его Черевичный. — Говоришь, и на папанинской льдине успел побывать? Славно.

Власов, довольный, посмеивался:

— Вы, ребята, знайте: папанинцы решили отложить свою эвакуацию на корабль, пока я вас не разыщу.

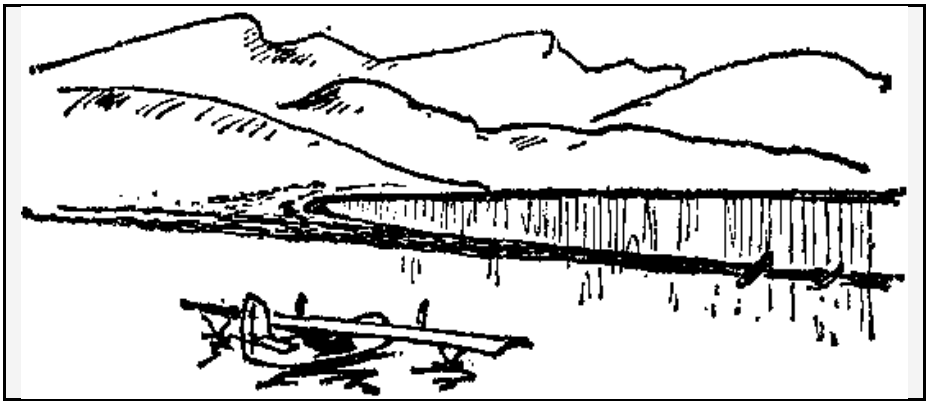
— Значит, и они — орлы. А мы с Карабановым — мокрые курицы.

Во второй кабине ПО-2 лишь одно место. На него и усадил Карабанова Иван Иванович, сам оставшись на льдине у беспомощной «Шаврушки». Остался голодный, с двумя плитками «Золотого ярлыка», которые не только не утоляли волчий аппетит, но еще и усиливали жажду.

Власов обещал следующим рейсом от борта «Мурмана» привезти Черевичному бортмехаников. Но вместо этого, прилетев снова, забрал со льдины и самого Ивана Ивановича. Когда Черевичный, закоченев, стуча зубами, ввалился в теплую кают-компанию, начальник экспедиции сообщил ему о прекращении самолетно-ремонтных дел. С Большой земли поступил приказ: «Мурману» снабдить «Таймыр» углем и обоим им пробиваться к папанинской льдине. Так завершилось негласное соперничество двух судовых команд.

Забираясь на теплую и мягкую койку, Черевичный вовсе не думал об этом. Он испытывал жгучий стыд. Снова, второй раз за последний год, после получения ордена не справился он с заданием. Видно, многому еще надо учиться. Одной только смелости, лихости маловато. Нужна еще и предусмотрительность. «Летать-то летай, Казак, но соображай между делом. Помни: не простой ты воздушный извозчик, а полярный пилот…»

НА НОВЫХ ТРАССАХ



Рядом с объемистыми, напечатанными на машинке навигационными отчетами Черевичного за 1938, 1939 и 1940 годы на моем письменном столе лежит изрядно пожелтевшая брошюра: «В. Аккуратов. На новых трассах». Издана в канун Отечественной войны под рубрикой «Стахановцы Арктики». Вчитываясь в каждую строку, бережно листаю книжечку.

— Тут и про Ваню-Казака найдете добрые слова, — сказал мне Валентин Иванович Аккуратов, более двадцати лет возглавлявший штурманскую службу в полярной авиации, спутник и единомышленник И. И. Черевичного.

Читаю, думаю: о человеке сказано скупо, сдержанно. Все больше о делах. Но дела эти являют собой существенный раздел биографии полярного летчика, охватывают большой период становления наших знаний об Арктике. Как бы подводится первый итог развития новой отрасли географических исследований — воздушной разведки льдов для нужд мореплавания.

В этой отрасли Иван Иванович выступил как новатор, хотя и начинал он с поисков ощупью, с неуверенных шагов в потемках. Не поймите, читатель, последние слова буквально: добрых полгода в году, как раз в ту пору, когда надо летать, высматривая с воздуха дорогу морским кораблям, солнце в Арктике стоит достаточно высоко. Однако можно порой и ослепнуть не столько от яркого света, сколько от собственной самонадеянности.

Обо всем этом Иван Иванович не раз размышлял на досуге. Чтобы не повторилась беда, уже знакомая по минувшей зиме в Гренландском море, он особенно тщательно готовился к

предстоящему лету в море Лаптевых.

Получил машину — летающую лодку «Дорнье-Валь» с бортовым номером Н-236. Она уже немало поработала в военной авиации, однако еще была вполне надежна. А вот с техническим снабжением оказалось хуже. Авиасекстаны, астрономические ежегодники для штурмана пришлось разыскивать в Красноярске, вместо того чтобы получить их в Москве; остальное снаряжение в Иркутске, поскольку, извольте видеть, подчинили экипаж Н-236 не Енисейской авиалинии, а Ленской. Были еще организационные неполадки в Главсевморпути. С горючим и вовсе оказалось дело швах. Места на морском побережье, куда год назад был завезен бензин, к началу июня еще скованы льдом. А полеты над морем надо начинать именно в июне, как можно раньше, чтобы разведать дорогу для вывода судов, зимовавших с прошлой осени в западной части моря Лаптевых.

Ведь подумать только — самый мощный (по тем временам) ледокол «Красин» стоял в заливе Кожевникова, скованный невзломанным припаем. Другой, меньший размерами, ледокол — «Ленин» с караваном из четырех транспортов находился в дрейфе. Слепыми чувствовали себя капитаны без донесений своих крылатых друзей. А летчикам как вести разведку, если негде заправляться в пути?

Иван Иванович, мужик хозяйственный, авиатор, теперь уже бывалый, начал летать из Булуна, что в нижнем течении Лены. Высмотрел чистую воду в устье Оленека и, превратив свою «гидру» на время в «летающий танкер», перебросил туда за несколько рейсов не одну тонну бензина. Затем, базируясь на Усть-Оленек, продолжил полеты, теперь уже разведывательные, над морем до залива Кожевникова. Правда, не садясь там, возвращаясь обратно. И вдруг… Надо же: вышла из строя бортовая радиостанция. Волей-неволей пришлось слетать на ремонт в Якутск — не ближний свет!

Только в начале июля, когда растаял лед в бухте Кожевникова, удалось наконец совершить генеральную разведку всей западной части моря Лаптевых, охватив и район дрейфа каравана с ледоколом «Ленина.

Подробное радиодонесение Черевичного А. Д. Алексееву, руководившему всей авиаразведкой в Арктике и шедшему с запада на ледоколе «Ермак», гласило:

«В целом ледовая обстановка благоприятствует выводу «Красина» и каравана «Ленина»».

Но прошел добрый месяц, прежде чем в очередном (уж котором по счету!) разведывательном полете Иван Иванович разглядел сквозь редеющий туман мачты ледокола «Ленин».

Теперь ледокол уж не дрейфовал беспомощно, как еще недавно, а вел большую группу судов.

Морская навигация тем временем продолжалась. Разведывать пути надо было не только для кораблей, завершивших годичную зимовку, но и для всех судов, следовавших по трассе Северного морского пути, — с запада на восток и с востока на запад.

Сверх того были и внеплановые рейсы. То из Булуна лети в Якутск за ремонтными рабочими и материалом (надо же помочь попавшим в беду товарищам — экипажу Н-234, повредившему свою лодку при неудачной посадке). То доставляй из Тикси на реку Оленек капитана к зимовавшему там пароходу, почти полгода лишенному связи с внешним миром. То раненного на охоте зимовщика срочно вывози с мыса Шалаурова в Тикси — спасай человеческую жизнь…

В письменном отчете Черевичного о работе экипажа Н-236 обо всех таких событиях сказано мимоходом, сухим протокольным языком. Поступки поистине героические не описываются, лишь упоминаются, идут, что называется, в подбор с характеристикой ледовой обстановки, перечислением координат, тонн горючего, часов, проведенных в воздухе.

Но особо примечателен раздел «Выводы»:

> «Хороших баз и мест отстоя в море Лаптевых не имеется. Метеообслуживание не отвечает требованиям. Горючее повсеместно хранится безобразно — на полярных станциях и в морских портах нет людей, которые отвечали бы за это важнейшее дело. Питание летных экипажей не организовано.
>
> Считаем необходимым создать нормальные условия работы авиации, направляемой на ледовую разведку. И самое главное: надо добиться высокого качества (достоверности) всех данных, как сообщаемых метеослужбой летчикам, так и передаваемых с самолетов на морские корабли. Пора созвать совещание моряков и летчиков, чтобы обсудить правила совместной работы».

Год от году наша полярная авиация росла количественно, оснащалась новой техникой. Поступали на вооружение приобретаемые в США мощные гидросамолеты «Консолидейтед», рассчитанные по запасам горючего на непрерывное пребывание в воздухе свыше суток.

И не случайно вслед за ветераном Арктики М. И. Козловым, получившим первую такую машину, на вторую был назначен командиром И. И. Черевичный, едва достигший тридцатилетнего возраста.

Старшим бортмехаником в экипаж пришел Виктор Степанович Чечин — знаток гидроавиации, до той поры летавший вместе с Козловым, штурманом — В. И. Аккуратов, участник Первой воздушной экспедиции на Северный полюс, год прозимовавший в высоких широтах вместе с Героем Советского Союза И. П. Мазуруком. Сложное и разностороннее радиооборудование новой машины потребовало отдельной должности радиста. Ее занял Александр Андреевич Макаров, многие годы проведший на Крайнем Севере, заслуживший среди товарищей почетное прозвище — снайпер эфира.

4 июля 1939 года гидросамолет Н-275 стартовал в Арктику из Москвы, с Химкинского водохранилища.

Забегая вперед, скажу несколько слов о чисто бытовых «пассажирских» впечатлениях в подобном полете. Мне случалось не однажды отправляться в Арктику прямиком из Москвы на таком же дальнем морском разведчике.

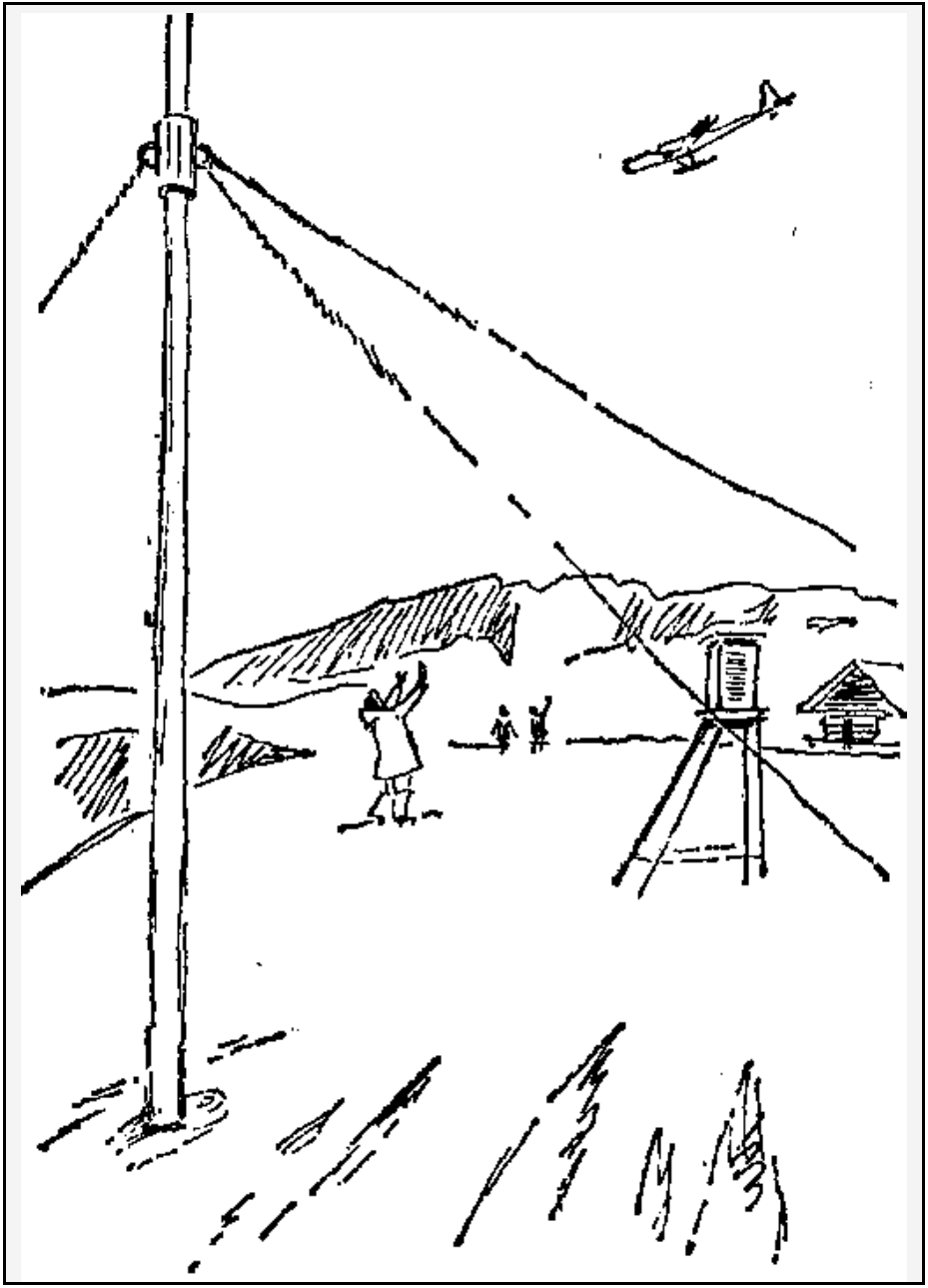
Поражала прежде всего «близость» заполярных краев к Большой земле. Ранним утром перед стартом из Химок мы любовались загорелыми телами спортсменов на трибунах водного стадиона «Динамо», наблюдали, как теплоходы, пришедшие из Астрахани, выгружают из рефрижераторных трюмов свежемороженую каспийскую рыбу. Днем с борта самолета разглядывали лесные причалы Архангельска. А под вечер внизу под нами проплывали уже первые льды Карского моря.

Радовал и комфорт во всем укладе жизни в воздухе. Сменяясь после вахт, члены экипажа отдыхали на мягких подвесных койках, по очереди готовили обед или ужин на большой, мгновенно накаляющейся электроплите. Пассажиров, не обремененных делами, они гостеприимно приглашали:

— На веранду пожалте, чем не дача, а?..

В самом деле, в блистере — кормовом отсеке лодки, закрытом с обоих бортов прозрачными полусферами из плексигласа куда ни глянь — великолепный обзор. Потому и использовалась эта самая «веранда» для служебных целей: расстелив на столе карты, работали тут гидрологи, вооруженные цветными карандашами. То и дело поглядывая вниз, они особыми значками вычерчивали ледовую обстановку в море. Выходили в блистер размяться, покурить то один из пилотов, передавший штурвал напарнику, то свободный от вахты механик. Словом, все на борту дальнего морского разведчика было удобно, даже уютно.

Вероятно, и Черевичный, и его товарищи по экипажу по достоинству оценили свое «воздушное новоселье» тогда, летом 1939 года.



Как не порадоваться тому, что за первые же шестнадцать часов непрерывного пребывания в воздухе можно было на добрых шесть часов включить автопилот (он превосходно выдерживал курс), а потом, возвращаясь на базу, остановить правый мотор и убедиться в том, что восемнадцатитонная машина уверенно, без потери высоты идет на одном левом моторе. Стартуя с низовьев Лены, охватываешь одним рейсом не только всю западную часть

моря Лаптевых, но и затем, поднимаясь к норду, видишь под крылом мыс Челюскин, острова Северной Земли. Видишь и убеждаешься: оказывается, уже в июле (так рано) состояние льдов делает возможным плавание кораблей отсюда до самой бухты Тикси.

Черевичный не только летал над морем Лаптевых, но и пересекал северную часть Таймырского полуострова, обследовав подходы к проливу Вилькицкого со стороны Карского моря. Крепко выручил он тогда своих «западных» коллег, которым непрерывные туманы не позволяли вылетать на разведку с Диксона.

Стоит постараться и пилотам, и штурману, ведя самолет в густых облаках на ничтожной пятидесятиметровой высоте, чтобы в конце концов увидеть под собой скалистые обрывы острова Генриетты, услышать в наушниках радиотелефона взволнованный голос начальника тамошней зимовки: «Не верю своим глазам. Никогда еще над нашим островом не появлялся самолет». Да, впервые был достигнут по воздуху этот труднодоступный район, — есть что записать в свой актив и обоим Ивановичам — Черевичному и Аккуратову, и всему экипажу Н-275!

Почти сутки занял полет над морем без каких-либо видимых ориентиров до 82-й параллели и 170° восточной долготы. Определив координаты и убедившись, что здесь, где, по предположениям некоторых географов, можно было ожидать признаков земли, в действительности ее нет и в помине, Иван Иванович и Валентин Иванович поворачивают обратно. Делясь впечатлениями, удивляются друзья совсем другому: чем дальше продвигался Н-275 к северу, тем менее сплоченные льды можно было наблюдать внизу под крылом.

Едва самолет опустился на Лену в Булуне, пробившись сквозь густой туман и найдя место посадки по радиокомпасу, как Черевичному вручили радиограмму из Ленинграда от Арктического института:

> «Просим описать все подробности, ваши наблюдения в высоких широтах, расположение полыней, озер на поверхности льда, конфигурацию льдин, форму торосов».

— Записывай, Валя, — сказал Черевичный, радостно обнимая Аккуратова. — Ты у нас силен по части словесности. Со временем, глядишь, и научный труд сочинишь…

Валентин Иванович, польщенный похвалой командира, тоже был счастлив. За научные труды он по скромности еще не брался. Но популярную книжечку со временем написал. В ней был

обобщен опыт ледовой разведки на Н-275 за время двух навигаций — 1939 и 1940 годов. Приводим здесь некоторые выдержки из брошюры:

> «Совершенно исключительные выводы позволяет сделать разведывательный полет 12—13 июля 1940 года. Разведка носила стратегический характер. Мы выясняли запасы льда в океане к северу от острова Беннета, определяли границы пакового многолетнего льда. По мере приближения к 82 00° лед в пределах видимости все более и более редел, причем края льдин приобретали округлую форму. Господствовали малые поля, крупнобитый лед и широкие разводья с мелкобитым льдом…
>
> Первый вывод: необходимо начинать разведку в более ранние сроки, чем это практиковалось до настоящего времени. Второй вывод: необходимо охватить разведкой высокие широты».

Валентин Иванович описывает особенности и навигации 1940 года. Когда в прибрежных арктических морях на «традиционной» судоходной трассе, которой привыкли пользоваться капитаны, сложилась трудная ледовая обстановка, экипаж Черничного на Н-275 обследовал с воздуха большие пространства Карского моря и севернее мыса Желания обнаружил широкую полосу чистой воды. Ею воспользовался штаб морских операций: караван во главе с ледоколом, шедший из Мурманска, обогнул Новую Землю, минуя забитые льдом проливы у южной оконечности архипелага.

Интересны подробности и чисто оперативной разведки: летчики оказывали помощь караванам, попавшим в сложную ледовую и навигационную обстановку. В. И. Аккуратов пишет:

> «В плохую погоду, по нескольку дней не видя светила, капитаны зачастую не могут определиться. Летчикам это сделать гораздо легче: они пробиваются вверх над облаками и таким образом получают возможность определить координаты в любой точке, где в данное время находится морской караван».

Этому посвятил не одну страницу своих, увы, не завершенных мемуаров и Черевичный. Он читал мне черновики, советовался, кое-что переправлял, переписывал заново, дополняя текст живым изустным рассказом.

> «В сороковом году летом дело было, в Тикси.

Собрался наш дружный экипаж на званый обед к Михаиле Михайлычу Трусову, начальнику порта. Помнишь его, богатырь-мужик был и хозяин хлебосольный. Только сели мы за стол, последним входит Валентин. Малость не в себе. Гляди, командир, говорит, какая напасть там у Марка Иваныча. И читает вслух телеграмму от Шевелева — он в том году руководил морскими операциями, был вместе со штабом на флагманском ледоколе.

Сейчас дословно уж не помню текст, но смысл таков: «В районе каравана несколько дней непроглядный туман, подвижки льда. Суда, дрейфуя, наваливаются друг на друга…» Просит, значит, нас Шевелев: «Коли сможете взлететь, следуйте к нам, уточните наши координаты».

Что же, решили мы со штурманом, хоть и низкая облачность в Тикси, но стартуем, пойдем на радиопривод флагмана. Лететь так лететь. Прошли по расчету времени дельту Лены, снизились до бреющего. Под самым днищем лодки нет-нет да и проглянет в разрывах тумана поверхность моря.

А на борту у нас полный порядок. Виктор Чечин, поручив вахту у моторов своему помощнику Вале Терентьеву, хлопочет у плиты, кофеи заваривает. Гриша Кляпчин, саженного роста детина, по прозвищу Малыш, он у меня вторым ходил, жирного гольца с булкой уплетает. Макаров Александр Андреич, эфирный наш снайпер, запрашивает ледокольного радиста насчет высоты корабельных мачт. Короче, идем уверенно: скоро, думаем, будет кромка льда. Вот и она, голубушка. Пробивая облачность, набираю высоту, чтобы тридцатиметровые мачты ненароком не задеть. Нет, не задели. Флагмана и остальные корабли видим ясно. Вылезли за облака. Взяли пеленги береговых радиостанций. И Шевелеву на ледокол тотчас отстукал наш радист: «Координаты ваши такие-то»».

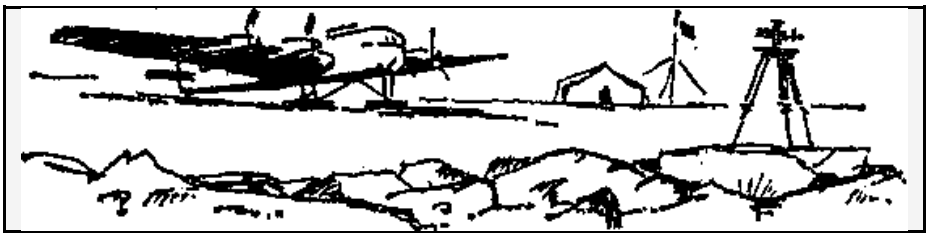
Об этом эпизоде И. И. Черевичный рассказывал спустя много лет как об одном из самых радостных событий в своей летной жизни. И подчеркивал: к этой поре авиация в Арктике завоевала признание не только среди моряков, но и среди ученых-гидрологов и синоптиков службы прогнозов. Масштабы ледовой разведки все расширялись.

Однако теперь этого было уже недостаточно. Мало наблюдать сверху, с воздуха, за движением дрейфующих ледяных массивов

летом и весной — в преднавигационный период. Пора заглянуть и в глубь океана, начать исследования внутренних процессов жизни Арктического бассейна. Для этого самолету надо опуститься на океанские льды.

И здесь пионерами, новаторами выступили оба Ивановича — Черевичный с Аккуратовым. Вместе с научными сотрудниками Арктического института[1] они начали готовить воздушную экспедицию к Полюсу относительной недоступности — в район Ледовитого океана, наиболее удаленный от суши.

«НЕДОСТУПНО? СМОТРЯ ДЛЯ КОГО…»



Любил Иван Иванович пофилософствовать в часы досуга. Усядется, бывало, вечерком в кресло, вытянет ноги, полистает томик любимого своего Омара Хайяма. И вдруг скажет:

— Как хотите, друзья летописцы, а несправедлива все-таки ваша братия к воздушным кораблям. Да, да, именно к воздушным. Ведь морские-то в истории увековечены: «Фрам» нансеновский или, скажем, «Кон-Тики» Тура Хейердала. Оба в Норвегии на пьедесталах установлены, чуть ли не под стеклянными колпаками. Охраняются как национальные реликвии. Да и наши северяне в Мурманске, слышал я, небольшой памятничек соорудили «Ермаку». Ты-то видал, небось?..

— Видал, — нехотя подтвердил я, полагая, что не только старого якоря, прислоненного к скале, заслужил посмертно порезанный на металл «дедушка ледокольного флота», более полувека отплававший по морям Арктики…

— Ладно, — вздохнул Черевичный. — Так или иначе помнят люди о морских кораблях по их именам. А вот воздушные-то наши такой чести не удостоились, поскольку под номерами живут свою жизнь. Взять хоть мой Эн сто шестьдесят девятый, тот, что на Полюсе недоступности впервые опустился. Славный был аэропланчик. Туполеву Андрею Николаевичу за него большое спасибо. Тем и обиднее мне, что в безвестности сгинула машина. Понятно — война. То ли сбили его там, на Северном флоте, то ли столкнулся он с кем-то в воздухе, бывший мой Сто шестьдесят девятый… Словом, погиб, как безымянный солдат.

Насчет безымянности воздушных кораблей я с Иваном Ивановичем не мог не согласиться. Но тут же рассказал о встрече, которая была у меня с самолетом Н-169 незадолго до его гибели, в первую осень войны. Следуя к месту военной службы на Северный флот, оказался я в числе пассажиров этого самолета,

мобилизованного в состав морской транспортной авиации. Железную дорогу, связывавшую наше европейское Заполярье со всей страной, к тому времени уже перерезала линия фронта, а Белое море сковали льды. И потому счастливцем чувствовал себя каждый, кому удавалось устроиться в очередной воздушный рейс из Архангельска в Мурманск.

Не скажу, чтобы с особым трепетом, но во всяком случае с почтением осматривал я (впервые вблизи) огромные, в человеческий рост, колеса шасси четырехмоторного гиганта, на крыльях которого вместо номера были теперь звезды. Задирал голову, чтобы разглядеть механиков, взбиравшихся к моторам по лестницам-стремянкам. А когда наконец в числе прочих пассажиров вошел в самолет, расположился с чемоданами в одном из просторных крыльев, подумал: «Ну и сарай. Хоть, видать, и не тесно было тут спутникам Черевичного, путешествовавшим над океаном в этом летающем доме, однако холодновато, прямо скажем…» Потом, уже в полете, стуча зубами в своей шинелишке, вспомнил я погожий воскресный день на Центральном аэродроме Москвы — торжественную встречу Н-169, возвратившегося с Полюса недоступности. Тогда, 17 мая, «Правда» писала в передовой статье:

> «С хладнокровием и бесстрашием Черевичный и его товарищи производили свои полеты и наблюдения на льдинах. Они наступали на стихию, как наступают на врага. Они показали, что советские люди могут наступать на врага, как они наступают на стихию. Они завоевали пространства, которые считались недоступными. В основе их подвига — настойчивый повседневный труд, стремление идти вперед, только вперед».

Как радовались такой высокой оценке все энтузиасты Арктики, которые за два месяца перед тем, в марте того же 1941-го, еще не опаленного войной года, провожали Ивана Ивановича из Москвы в высокие широты.

Однако хватит отрывочных воспоминаний. Расскажем по порядку обо всем, что произошло с марта по май, воздадим по заслугам как самолету-ветерану, участвовавшему еще в Первой полюсной экспедиции, так и его экипажу, сформированному Черевичным.

Начнем с некоторых цифр, сугубо деловых, характеризующих полетный вес машины:

Самолет — 12 500 кг

Горючее — 11 200 кг
Масло для моторов — 600 кг
Экспедиционное снаряжение — 1 770 кг
Неприкосновенный запас продовольствия на 2 месяца — 600 кг
Экипаж (10 человек и обмундирование) — 1 100 кг
_____
Всего — 27 770 кг

Поломал голову Иван Иванович над этой ведомостью. Ведь завод, строивший крылатую машину, обусловливал в паспорте максимальную полетную нагрузку в 24 тонны при условии посадки на первоклассном аэродроме. Вот и рассчитывал командир, что садиться придется на дрейфующий лед после девятичасового полета, когда, по израсходовании части горючего, вес машины должен составить 23 800 килограммов. Все тут бралось на учет: и километры, и килограммы, и часы!

Особо тщательной подготовки требовала и научная часть. Каждый прибор для наблюдений на льду должен быть, с одной стороны, минимален по весу, портативен и, с другой — максимально надежен в работе. Надо всем этим трудились ученые: директор Арктического института Яков Соломонович Либин, незадолго перед тем возглавлявший базу Первой полюсной экспедиции на острове Рудольфа, геофизик Михаил Емельянович Острекин, одним из первых в Главсевморпути начавший совмещать обязанности астронома и магнитолога, гидрометеоролог Николай Трофимович Черниговский — тоже бывалый полярник.

В экипаж кроме Черевичного, Аккуратова и их постоянного спутника радиста Макарова были приглашены: на должность второго пилота — Михаил Николаевич Каминский, не один год проработавший на Чукотке, старшим бортмехаником — Диомид Павлович Шекуров, участник Первой полюсной, его помощниками — В. П. Барукин и А. Б. Дурманенко.

Небольшой дружный коллектив авиаторов и ученых взялся воплотить в жизнь замысел, высказанный академиком О. Ю. Шмидтом.

«Возможности самолета как орудия исследований значительно выше, чем предполагалось. Наряду с возможным повторением высадки на лед такой станции, как папанинская, на полюсе или в другом месте можно будет широко применить временные посадки самолетов на льдины в течение нескольких дней или недель. Такая летучая лаборатория сможет поработать в один сезон в

разных местах Арктики».

Правда, для реализации этой идеи Черевичный и его товарищи располагали весьма скромными возможностями. В отличие от Первой полюсной, состоявшей из пяти самолетов, им была предоставлена всего одна машина.

Кроме всего этого в отличие от Первой полюсной, единственной задачей которой была высадка папанинцев, воздушной экспедиции на Н-169 поручалась также преднавигационная разведка льдов в высоких широтах.

С места в карьер Черевичный показал, что недаром учился он столько лет у маститых своих коллег — Водопьянова, Молокова, Алексеева. Если Первая полюсная в 1937 году потратила на путь от Москвы до острова Рудольфа почти месяц и затем столько же времени готовилась к «прыжку» на полюс, то Черевичный на Н-169 в 1941 году за пятнадцать дней не только долетел из Москвы до острова Рудольфа, но и затем прошел труднейшим маршрутом: Северная Земля — мыс Челюскин — Новосибирские острова — архипелаг Беннета до острова Врангеля. Иначе говоря, пересек с запада на восток весь советский сектор Центральной Арктики!

Затем вступили в действие мудрые правила: «Терпение — главная добродетель полярника» (высказано Нансеном) и русское: «Семь раз отмерь — один отрежь!..»

За шестидневную стоянку на острове Врангеля экипаж тщательно проверил все снаряжение, заново, с точностью до килограмма, взвесил каждый предмет. Каждому металлическому прибору, могущему влиять на девиацию (то есть искажать показания компасов), отвели строго определенное место. Дождались хорошей видимости, удостоверились в благоприятное прогнозе погоды.

И вот взлетели после 50-секундной пробежки по идеально расчищенному льду бухты Роджерс. На высоте 120 метров легли на курс. Перегрузка машины не позволяла напрямик пересекать гористый остров Врангеля. Полетели в обход. На 30-й минуте полета вдруг захлопал крайний правый мотор. Поневоле повернули обратно к бухте Роджерс.

Все спутники Черевичного думали с досадой: хочешь не хочешь, теперь уж сливай горючее. Посадка с такой перегрузкой рискованна. А горючее так драгоценно. Иначе думал командир. Молча, ни с кем не советуясь, он сумел так мастерски посадить машину, что лыжи неслышно коснулись льда. И только выключив моторы, подал команду настороженным спутникам:

— А ну, вылезайте, приехали. Чего заскучали-то?

Поскучать на первой вынужденной посадке пришлось изрядно. Хоть механики и быстро справились с ремонтом прогоревшего клапана, но затем поднялся такой шторм, что на двадцатипятиградусном морозе никак не удавалось нагреть моторы. Только неделю спустя, дождавшись улучшения погоды можно было взлететь снова.

Предоставим слово командиру корабля. Вот как описывал Иван Иванович первый полет к намеченной долгожданной цели:

> «Вот уже 2 часа мы в воздухе. Под нами Северный Ледовитый океан. Внизу, насколько можно охватить глазом, находится ледяной массив, изрезанный разводьями — тонкими черными полосками различных форм и направлений, В штурманской рубке Аккуратов и Острекин с авиасекстанами охотятся за солнцем. Охотится за солнцем и Каминский, стараясь удержать его в центре зеркала солнечного компаса. Либин, сняв перчатку, несмотря на 30° мороза, записывает ледовую обстановку. Во всем чувствуется особое оживление. У всех жизнерадостные лица.
>
> Я тоже счастлив, но мой взор все чаще и чаще падает на приборную доску, в тот угол, где вмонтированы часы. Мне все кажется, что они замедлили ход, что они остановились. Прошло уже так много времени, а часы показывают совсем мало и хочется ускорить ход их стрелок.
>
> Но вот до конца полета осталось всего два часа. Опять всплыли нерешенные вопросы. Не ошибусь ли в определении с воздуха годности льдины для посадки нашего перегруженного самолета? Как садиться: выключать моторы перед посадкой или нет?
>
> Решать эти вопросы пришлось спустя 10—15 минут после того, как штурман Аккуратов объявил мне, что мы у цели. Нужно садиться. Выбираю льдину, но все они кажутся неровными, изрезанными грядами торосов. С высоты 300 метров определить пригодность льдины для посадки самолета очень трудно, ибо на ней отсутствуют обычные предметы, к величине которых привык глаз. Поэтому даже с самой малой высоты трудно определить размеры гряд торошения, не говоря уже о снежных наддувах и застругах. Здесь, однако, приходит на помощь солнце. При ясном солнечном свете все неровности льда, превышающие метр и, конечно, не слишком пологие, дают тень, так что, проходя над

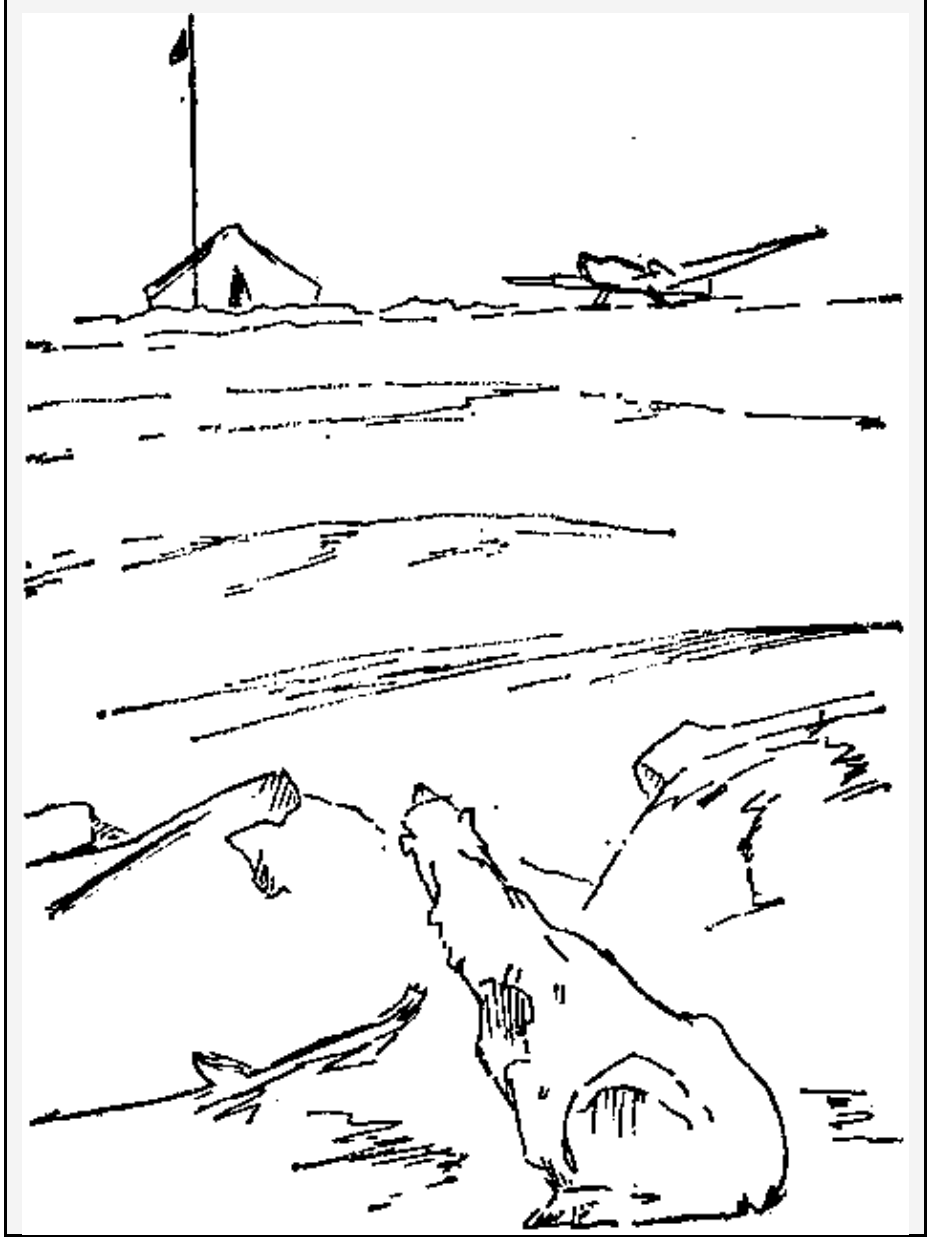
льдиной бреющим полетом, отчетливо видишь неровности льда.

Наконец я облюбовал одну из льдин и, сбросив дымовую шашку, чтобы определить направление ветра, осмотрел льдину на бреющем полете. Приказываю убрать антенну — сейчас будем садиться. Мельком оглядел своих друзей: на их лицах удовлетворение, но в то же время чувствуется, что они, как и я, взволнованы перед посадкой. Убираю газ, перетягиваю гряды торосов, держу машину на минимальной скорости на работающих моторах. Лыжи коснулись льдины, выключаю моторы аварийным контактом. Пробег идет нормально, включаю моторы. Каминский показывает взглядом, что впереди неблагополучно, но я уже заметил большой ропак и отворачиваю. Машина остановилась, все в порядке. На душе по особому тепло и радостно.

По принятому ранее плану пять человек уже осматривают льдину. Как хочется первым стать на нее, но нельзя: я сойду с самолета лишь тогда, когда мне сообщат, что льдина надежна.

Спустя 3 часа после посадки наша льдина выглядела полностью оборудованной. В районе Полюса недоступности, где не ступала нога человека, вырос лагерь десяти советских полярников. У главной жилой палатки реял стяг нашей великой Родины.

Два последующих полета были аналогичны первому, с тем разве отличием, что к ним мы относились проще. Они уже казались обычными рейсовыми полетами в Арктике».



Продолжим деловой отчет теперь уже от лица В. И. Аккуратова:

«Координаты первой льдины, уточненные астрономом Острекиным с помощью универсального инструмента, равнялись: широта 81°27′, долгота западная 178°45′.

Тщательный осмотр льдины убедил нас в ее

пригодности к взлету. Это гарантировало спокойное и быстрое развертывание научных работ. Размеры льдины равнялись 1500×450 метров при средней толщине в 2 метра. Поверхность была покрыта довольно глубоким снегом, имелись небольшие снежные наддувы, вытянутые с северо-востока на юго-запад. Со всех сторон площадка была окружена более мощными тяжелыми полями с всторошенной поверхностью, сглаженной глубоким снегом.

Несмотря на кажущуюся крепость льдины, самолет стоял в 30-минутной готовности, и мы внимательно следили за поведением окружающих полей. Но за все время пребывания на льдине никаких признаков сжатия льда мы не обнаружили. Все же это не исключало возможности торошения, а следовательно, и порчи посадочной площадки в более короткий срок, чем необходимо для поднятия в воздух. Кроме того, нас могла задержать неблагоприятная погода. Поэтому по соседству, в двух с половиной километрах, была найдена вторая, более крепкая, льдина, но требовавшая 10—12-дневной работы всего состава экспедиции. На эту льдину мы нашли рулежную дорожку, по которой могли бы перебраться с места посадки. К счастью, этого не потребовалось».

Вчитываясь в эти строки, понимаешь: они написаны языком знатока, хозяйским языком. Особенно значителен следующий вывод:

«Кажущийся риск с посадкой на молодые льды был окончательно опровергнут после трех посадок Н-169. Конечно, прежде чем садиться на такие замерзшие полыньи, мы с воздуха тщательно определяли по изломам торосов примерную толщину льдины и по характеру распределения валов торошения степень ее устойчивости напору окружающих полей…»

Последний абзац, в котором речь идет о трех посадках, являет собой летный, чисто авиационный итог всей экспедиции.

Три посадки Н-169, три дерзновенных «прыжка» с земной тверди на зыбкую ледяную корку океана… При этом каждый прыжок протяженностью более тысячи километров! Каждая посадка в заранее намеченном пункте, рассчитанном математически скрупулезно в пределах не только градусов, но и минут широты и долготы.

В итоге — огромный треугольник на белом пятне карты с непрестанно изменявшимися «географическими адресами» дрейфующего лагеря воздушной экспедиции Черевичного:

	Посадка	Отлет
Точка № 1	3.IV 81°27′ с. ш.	7.IV 81°41′ с. ш.
Точка № 2	13.IV 78°30′ с. ш.	16.IV 78°26′ с. ш.
Точка № 3	23.IV 79°56′ с. ш.	28.IV 79°53′ с. ш.

В третьем полете была достигнута сама географическая точка Полюса недоступности — 83° с. ш. и 172° з. д., но посадка там оказалась невозможной.

Всего, таким образом, экспедиция провела на дрейфующем льду пятнадцать дней. Срок небольшой. Но сколько нового узнали за это время ученые! Прежде всего о глубинах океана. В первой точке лот на стальном тросе достиг дна в 2657 метрах от поверхности. Затем в последующие двое суток пребывания на льдине глубина за время дрейфа уменьшилась на 230 метров. Во второй посадке лот показал 1856 метров. На третьей — за пять суток дрейфа льдины — глубины колебались между 3330 и 3368 метрами.

Все полученные цифры были значительно меньше максимальных глубин океана в западной части Центрального Арктического бассейна, измеренных во время дрейфов корабля «Георгий Седов» (5180 метров), станции «Северный полюс» (4395 метров) и нансеновского «Фрама» (3850 метров), что вносит существенную поправку в господствовавшее до той поры представление о рельефе океанского дна.

До экспедиции Черевичного район Полюса недоступности предположительно считался наиболее глубоководным в Северном Ледовитом океане — на основании данных американского исследователя Г. Уилкинса. Достигнув в марте 1927 года 77° северной широты и 175° западной долготы, он по показаниям своего эхолота со льдины определил глубину в 5444 метра. А теперь можно считать, что Уилкинс располагал непроверенными данными: эхолот, измеряющий глубины с помощью звука, гораздо менее надежен, чем стальной трос с грузом на конце[2].

— Отлично работает машинка, — удовлетворенно отмечал Я. С. Либин всякий раз, когда стопор останавливал дальнейшее вращение вала лебедки и протяженность троса, ушедшего в пучину, фиксировалась на счетчике солидными четырехзначными числами.

Николай Трофимович Черниговский, сделав записи в журнале, с поклоном обращался к старшему бортмеханику Диомиду Павловичу Шекурову:

— И тебе спасибо, Дима, и помощникам твоим. Моторчик отрегулирован на совесть… Давайте, ребята, запускайте.

Снова наматывались на барабан километры троса. Приводимая в движение портативным моторчиком лебедка вытягивала из круглой проруби лунки очередную пробу воды, зачерпнутую батометром, или «вертушку Экмана — Мерца» — прибор для регистрации скорости и направления течений на различных горизонтах. И тут с каждой новой разведкой океанской пучины фиксировались ценнейшие сведения.

Впервые были собраны данные о ледяном покрове океана в районе Полюса недоступности. Паковые многолетние поля занимают около 80 процентов всей площади ледяного массива. Между полями многолетнего льда вкраплены отдельные ровные льдины возрастом не более полутора лет, со снежным покровом 15—20 сантиметров в высоту, а также пространства открытой воды. Льдины, на которые садился самолет, относились именно к последнему типу, имея толщину от 154 до 210 сантиметров.

Все это подтверждало предположения известного советского океанолога профессора Владимира Юльевича Визе, деятельно участвовавшего в подготовке экспедиции на Н-169.

На всех трех льдинах Н. Т. Черниговский и В. И. Аккуратов вели метеонаблюдения, установив в результате, что в апреле в районе Полюса недоступности господствует устойчивый антициклон — высокое атмосферное давление[3].

— Уютные в общем льдинки, а? — посмеивался Иван Иванович в редкие минуты досуга в палатке за трапезой, изготовленной на примусе. — И кто это выдумал, что безжизненны здешние края? Наши гости такое мнение решительно опровергают…

Речь шла об обнаруженных на второй льдине следах песца, о неожиданном визите в лагерь белого медведя, привлеченного ароматами походной кухни. Косолапому аборигену высоких широт грозила пуля рьяных охотников, тотчас же схватившихся за карабины. Но Иван Иванович, добряк душою, остановил возможное кровопролитие. И медведь, обнюхав самолетное хвостовое оперение, убрался подобру-поздорову. Острекин, на минуту покинувший свои приборы, у которых хлопотал на морозе и ветру, проводил незваного гостя такими словами:

— Михал Потапыч — тезка мой, а я, ребята, у вас нынче как-никак именинник…

Да, шутки шутками, но результаты магнитных наблюдений Острекина оказались поистине сенсационными. Они как будто подтверждали вероятность гипотезы, высказанной видным нашим геофизиком профессором Б. П. Вейнбергом после дрейфа

«Седова», о существовании в северном полушарии Второго магнитного полюса.

Острекин принимал поздравления от спутников и на обратном пути к Большой земле. На борт Н-169, еще находившегося в полете, поступила из Ленинграда радиограмма Вейнберга:

> «Дорогой Михаил Емельянович. Огромную ценность представляют ваши сведения о результатах магнитных наблюдений в районе Полюса недоступности. С нетерпением жду вашего возвращения».

Ожидали экспедицию Черевичного все — и полярные авиаторы, и ученые на Большой земле. И не только они. За сообщениями, шедшими из трех дрейфующих лагерей, следила по газетам вся страна.

Добавим к чести «снайпера эфира» Александра Андреевича Макарова: он обеспечил такую радиосвязь с борта Н-169. что Черевичный мог со льдин вести прямой телефонный разговор с Главсевморпутем в Москве, а также слушать в широком вещании репортажи из собственной московской квартиры.

Не оставался в стороне и автор этих строк, один из многих болельщиков экспедиции. Вместе с товарищами — репортерами и звукооператорами Всесоюзного радио записывали мы на пленку голоса супруги И. И. Черевичного Антонины Дмитриевны и его ребят — школьника Вити, совсем еще маленькой четырехлетней Риты.

Так мне обидно нынче, что не сохранились те пленки в архивах Радиокомитета, что не могу я текстуально воспроизвести их на этих страницах, когда, сверяясь с документами, восстанавливаю год за годом хронологию жизни и трудов Ивана Ивановича. Ведь помогает мне в этом вся семья покойного: вдова Антонина Дмитриевна, сын Виктор Иванович — бывалый полярный радист, дочь Маргарита Ивановна, сама ставшая матерью семейства, и самый младший — «Иван Иванович номер два», появившийся на свет уже после войны.

День нынешний и день минувший…

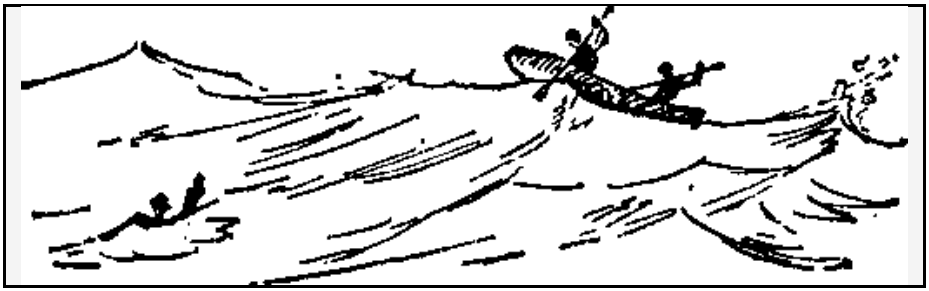
Воздушная экспедиция на Полюс недоступности, переставший быть недоступным, была завершена в середине мая 1941 года. В теплый полдень выходили из самолета на московскую землю Иван Иванович и его спутники. Отвечая на шумные приветствия и поздравления, Черевичный говорил:

— Пока, друзья, нами сделаны только первые шаги к познанию Центральной Арктики. Мы проникли лишь на окраину огромного белого пятна. Чтобы стереть это пятно с карт,

понадобится еще не одна экспедиция куда крупнее нашей.

Черевичный не мог знать, что пройдет целых семь лет, прежде чем появится возможность продолжить начатые исследования. И конечно, не мог он себе представить, что вскоре, в июне 41-го, застанет его в Арктике на очередной ледовой разведке весть о начале Отечественной войны.

ВОЙНА БЕЗ ЛИНИИ ФРОНТА



Вскоре после выхода в свет мемуаров Арсения Григорьевича Головко, всю войну командовавшего Северным флотом, мы с Иваном Ивановичем разговорились об этой книге, вспомнили кое-что.

— Умел человек и воевать, и думать. И людей ценил по справедливости, — сказал Черевичный об авторе. — Кое-что нам с тобой тут особенно близко. А ну, повтори-ка даты…

Я повторил. Никогда не забуду конец августа 1942 года на борту эсминца «Гремящий». Возвращались мы от арктических островов, отконвоировав туда транспорты с вооружением и десантными частями. Зашел в кают-компанию перед ужином командир — капитан третьего ранга Антон Иосифович Турин. Спрятав в нагрудный карман только что полученную радиограмму из главной базы флота, он сказал:

— Такие у нас дела, товарищи североморцы: в Карском море — рейдер противника! По всем данным — тяжелый крейсер, или карманный линкор, как немцы его называют. «Гремящему», как и всем нашим кораблям, штаб приказываем срочно возвращаться в базы. Ясно?

Куда уж ясней! Встреча в открытом море с плавучей быстроходной крепостью — именно такими были рейдеры, совмещавшие скорость крейсеров с артиллерийским вооружением линкоров, — для эсминца ничего хорошего не предвещала.

На следующий день по возвращении «Гремящего» в Кольский залив стали известны и некоторые подробности вражеского набега. Карманный линкор «Адмирал Шеер» потопил близ острова Белуха, на северо-востоке Карского моря, небольшой ледокольный пароход «Сибиряков» (тот самый, что десять лет назад впервые прошел Северный морской путь в одну навигацию) и затем обстрелял порт Диксон — главную базу нашего транспортного судоходства в западном секторе Арктики.

Описание и анализ этой операции, задуманной гитлеровскими штабами под кодовым наименованием «Вундерланд» (страна чудес), стали нам известны много лет спустя из книги А. Г. Головко «Вместе с флотом». Сравнивая гибель сибиряковцев, не спустивших флаг перед врагом и спасших ценой своих жизней большой караван судов, с подвигом легендарного «Варяга», а также высоко оценивая оборону Диксона, адмирал писал:

> «Преклоняюсь перед мужеством и героизмом полярников… Все они исполнили свой долг советских патриотов. Отпор, который они дали фашистскому рейдеру, сорвал планы гитлеровцев…»

Похвалу флотоводца заслужил в числе прочих и пилот Черевичный, работавший со своим экипажем в Карском море на ледовой разведке. Иван Иванович не был призван в ряды вооруженных сил, но все четыре года провел он в строю, выполняя особые боевые задания командования, заслужил три ордена.

Самое первое, особое, задание получил в сентябре 1941 года в Москве, будучи приглашен в Главный штаб ВВС Красной Армии вместе с другим полярным асом — Василием Никифоровичем Задковым.

— В Америку надо лететь товарищи, свет не ближний, — сказал суховатый строгий генерал, скользя взглядом по развернутой на столе карте.

Внушительно выглядела жирная извилистая линия фронта. Страсть до чего далеким казалось все, что лежало за ней: оккупированная гитлеровцами Европа, голубой разлив Атлантики.

Генерал продолжал:

— Надо доставить в Соединенные Штаты большую группу наших авиационных специалистов. Какую трассу вы тут проложите, а? Военные летчики просят не менее двух недель на подготовку такого рейса.

Черевичный и Задков переглянулись, помялись. Первым заговорил Иван Иванович.

— Далековато, товарищ генерал, спору нет. Но Америка не только за океаном, она ведь еще и соседка наша…

Открыл рот и молчавший дотоле Василий Никифорович:

— Мы Аляску простым глазом сколько раз видывали, когда над Беринговым проливом пролетали…

— Та-ак, — повеселел генерал, — через Сибирь пойдете, через Арктику. Очень хорошо. Когда можете стартовать?

— Хоть послезавтра.

Генерал не то чтобы опешил, но в чем-то усомнился:

— Я серьезно спрашиваю, товарищи…

— И мы не смеем шутить, товарищ генерал. Знаем — идти нам не на спортивный рекорд. Дело серьезное, однако привычное.

— Сколько времени будете в пути?

— Суток за трое управимся. С ночевками в Тикси и Анадыре. А пассажиров, разрешите узнать, много будет?

— Многовато, человек сорок.

— Разместим, только уж без спальных мест.

— Пассажиры — люди вам известные, — генерал теперь широко улыбался, называя фамилии видных военных авиаторов, из которых кое-кто участвовал в знаменитых дальних перелетах мирного времени.

Экспансивный Черевичный толкнул флегматичного Задкова:

— Ну, Василь Никифорыч, перед знатными коллегами не осрамимся?

— Как-нибудь сдюжим, Иван Иваныч… Двух полковников посадим на правые пилотские кресла, чтобы не скучали и нам с тобой помогали. Вот и в пассажирских кабинах не так уж тесно будет.

Генерал пожал руки Черевичному и Задкову:

— Тогда ни пуха вам, ни пера… У пассажиров документы оформлены.

И предупредительно проводил обоих штатских гостей до дверей своего сугубо военного, обвешанного оперативными картами и схемами кабинета.

Сколько раз, рассказывая потом товарищам-полярникам об этом приеме в штабе, Иван Иванович и Василий Никифорович посмеивались. Но на третий день полета из Москвы на Аляску им было не до смеха. Не будучи искушены в особенностях зарубежных поездок, привыкнув странствовать по родному Северу запросто, всюду встречая друзей, оба они в суматохе подготовки к необычному рейсу как-то позабыли, что по Берингову проливу проходит не только международная астрономическая линия перемены календарных дат, но и государственная граница между СССР и США. Словом, все на борту двух летающих лодок оказалось в полном порядке: и горючее залито под пробку, и разнообразнейшими картами, навигационными инструментами обеспечили себя штурманы, и таблицы всевозможных кодов и позывных были перед глазами радистов. А вот заграничных паспортов на въезд в США не оказалось ни у кого из членов экипажей.

Черевичного, старшего по перелету, последнее обстоятельно

волновало куда больше, чем низкая облачность и порывистый ветер, встреченные у берегов Аляски. Однако не поворачивать же назад из-за каких-то там бумаг? Стараясь приободриться, Иван Иванович вспоминал про себя избитую, не раз слышанную остроту одесситов: «Зачем вам паспорт, когда я сам здесь?» Но при этом далеко не был уверен, что найдутся среди американских пограничных властей ценители подобного юмора. Как бы не поставить свою Родину в неловкое положение перед дружественной союзной державой?

Так ничего и не решив в области дипломатии, Иван Иванович пристально оглядывал вспененное море и незнакомые бета. Посмотрел, помозговал и пошел на посадку. Когда, ныряя в волнах, крылатая лодка подруливала к подошедшему навстречу катеру береговой охраны, американские моряки на его палубе дружно хлопали в ладоши, кричали: «Гип, тип, ура!» Не менее восторженного приема удостоился Задков, сумевший мастерски приводниться к ближней к Ному защищенной от ветра, но изрядно мелководной лагуне. А пассажиры — знатные авиаторы, люди бывалые, видавшие всякое на своем веку, — выглядели, мягко выражаясь, взволнованными. Однако документы свои они предъявили, как говорится, по всей форме.

Командирам же обоих воздушных кораблей добродушный американский майор представился как закадычный приятель:

— Я есть американский Ге-пе-у. Я все знай… Ваш паспорт, господа, есть Вашингтон. О'кей, господа!

«О'кей!» — короткое одобрительное восклицание не раз слышали Черевичный и Задков, когда сажали свои гидропланы и в Ситхе (известной в истории как бывший Ново-Архангельск — административный центр «Русской Америки» в прошлом веке), и на острове Кадьяк, и в Сиэтле — большом порту тихоокеанского побережья США. Всюду американцы гостеприимно встречали советских авиаторов, участливо расспрашивали о фронтовых делах, сами делились новостями из России, И отовсюду провожали дружескими напутствиями.

Делегация военных осталась в Соединенных Штатах на несколько недель, а Черевичный и Задков погрузили в кабины пулеметные ленты для истребителей (общим весом более пяти тонн) и тем же путем — через Аляску — Сибирь возвратились в Москву.

Когда садились в Химках, на водохранилище были уже ледяные забереги. С Западного фронта, придвинувшегося к московским пригородам, поступали тревожные вести.

Полярная авиация продолжала нести свою службу на Крайнем Севере. Черевичного и Задкова, сменивших лодки на

самолеты с сухопутными шасси, командование направило на зимнюю разведку льдов. Ведь война заставила ледокольный флот работать теперь почти круглый год, встречая и провожая военные транспорты, особенно зимой на Белом море. Да и предстоящая летняя навигация в Арктике обещала стать необычно напряженной.

Уместно вернуться снова к мемуарам А. Г. Головко. Главу ««Шеер» получает отпор» адмирал заканчивает выдержками из своего дневника.

> «30 сентября 1942 года. Ритм будничной жизни на арктических коммуникациях, нарушенный набегом фашистской рейдера, уже был восстановлен, когда с Диксона пришло сообщение о том, что на одном из небольших гранитных островков Карского моря, в районе, где бесследно погиб в неравном бою с «Адмиралом Шеером» ледокольный пароход «Сибиряков» нашелся участник боя, проживший в одиночестве полярным «Робинзоном» более месяца. Фамилия его Вавилов, звать Павлом Ивановичем. Он был на «Сибирякове» кочегаром, уроженец архангельского пригорода Соломбала, коренной северянин, помор. Увидели его с мостика парохода «Сакко», шедшего из Тикси к Диксону, но снять с острова не могли из-за сильного волнения моря. Капитан сообщил о нем, как только прибыл на Диксон, и оттуда был послан самолет. На третьи сутки «Робинзон» был снят с острова полярным летчиком Черевичным и доставлен на Диксон».

— Все точно изложил Арсений Григорьевич, — комментировал Иван Иванович эту страницу и, предавшись воспоминаниям, начал рассказывать: — Ежели по совести, то временами неловко было нам, полярникам, слушать радио. Бои близ Волги, бои на Кавказе, чуть ли не половина Европейской России под немецким сапогом, а у нас в Арктике тишина, почти как в мирное время. Об этом и толковали ребята нашего экипажа двадцать пятого августа в Усть-Таймыре, когда опустились там после очередной ледовой разведки. Вскоре, однако, убедились в своей неправоте. Только успели пообедать, бац! — срочная с Диксона, из штаба мороперациий: потоплен рейдером «Сибиряков», всем остальным судам приказано немедленно входить в лед… Н-да, картина невеселая. Командиру второй «гидры», что была тогда в Усть-Таймыре, Черепкову штаб приказал срочно лететь на Диксон. Стартовал он тотчас же,

улетел и бесследно исчез, бедняга. Надо, думать, сбили его зенитчики «Шеера». А мне поручалось штабом обеспечить разведку для ледокола «Красин», чтобы смог он втянуть как можно скорее свой караван во льды и тем обезопасить его от германского рейдера.

Туманец был небольшой, погода штилевая. Взлетели из Усть-Таймыра, пошли над морем. Глядим во все глаза, знаем: судов в караване одиннадцать, но ни один на наши радиовызовы не ответит.

Где же он все-таки этот караван, пойди найди… Туман наплывает зарядами, серые такие клочья цепляются то за синеву открытой воды, то за белизну ледяных полей. Мелькают временами какие-то темные пятна. Может, думаем, это корабли. Ан нет, полыньи. Потом видим, не просто разводья — узенький канал чистой воды уходит на северо-восток к невскрывшемуся еще проливу Вилькицкого. Тут по внутреннему самолетному телефону вызывает меня наш радист Макаров: «Красин», говорит, радиопривод нам дает. Гляжу на стрелку радиокомпаса: так и есть, поблизости где-то «Красин», слева позади нас. Летим вдоль кромки льда еще невскрывшегося пролива Вилькицкого — на радиопривод, значит. И вдруг под нами корабль: две трубы с голубыми полосами: он, «Красин»! Закладываю крутой вираж, так, чтобы видны были морякам наши опознавательные знаки «СССР — Н-275». чтобы не обстреляли нас красинские зенитчики. Ага, теперь порядок. Вызываю капитана по радиотелефону, курс даю: входите скорее в канал. Принял красинский кэп мои рекомендации. Хорошо! Гляжу: один за другим втягиваются суда вслед за ледоколом в узенький этот канальчик. Очень хорошо, думаю: сюда уж рейдер за ними не полезет. Потом соображаю: лед-то, он тоже враг кораблям. Начнется сжатие, от канала и следа не останется. «Красин»-то выдюжит как-нибудь, а вот транспорты как? Слабенькие у них корпуса… Стало быть, никак нельзя оставлять караван в узенькой этой речушке, стиснутой ледяными берегами. Надо путь для него искать дальше, выход в море Лаптевых. Идем низко над извилистой полоской чистой воды. Видимость никудышная, все ниже и ниже прижимает нас туман. По радиопеленгам прошли мыс Челюскин. И вдруг сверху над нами показался на мгновенье ореол солнца. Сразу как-то повеселело на душе. Тянем дальше над водяной ленточкой, поворачиваем круто вправо. И тут вдруг как затрясется мой аэроплан. Подбросило его, как случается порой в горах или при порывистом ветре. Я — сразу полный газ. Круто полезли вверх. Десяток секунд — и мы над туманом. А под нами, ну, в считанных метрах от днища лодки, — она как раз в правом

развороте была — вырастает слева ледяная гора. Чуть не впритирку прошли у обрыва айсберга. Сам понимаешь, явление редкое в тех краях… Будь мирное время, полюбовались бы такой красотищей. Сейчас некогда — продолжаем выискивать дорогу каравану. И нашли — вот радость-то! В море Лаптевых недосягаем для рейдера стал караван. Остальной же пролив Вилькицкого весь еще невзломанный стоял, туда «Шееру» и соваться нечего…

Сделав долгую паузу, Иван Иванович закурил очередную папиросу об еще непогасший окурок и продолжал:

— Вернулись в Усть-Таймыру. Долго не могли уснуть в ту ночь. Все толковали, как завтра пойдем искать рейдер. Решили так: горючим заправимся на полные сутки и будем утюжить море… Обнаружим «Шеера», сразу сообщим куда надо и барражировать будем в пределах дальности его зениток. К нашим координатам подтянутся североморские подлодки. Кончится у нас горючее, другие самолеты придут барражировать нам на смену. Неплохо в общем все придумали. Но жизнь опередила наши планы. С Диксона срочное радио: порт под обстрелом рейдера. Сразу полетели туда. Но попали, как говорится, к шапочному разбору. Застали мы на Диксоне следы пожара да разбитую снарядами силовую установку передающей радиостанции. Да корабль «Дежнев» на грунте сидел, изрядно побитый. Словом, не так уж много успели фашисты там натворить. От задуманного десанта отказались. Сами едва ноги унесли, получив прямое попадание от единственной на Диксоне береговой пушки. Дальше все по книгам нынче известно. Но могу добавить: артиллерийский бой, точнее сказать, вся эта кутерьма с набегом «Шеера» продолжалась два часа. А наш аэроплан добрых двадцать часов затем утюжил море. И впустую… Если по карте глядеть, живого места от наших галсов не осталось. Однако видимость плохая. Она-то немцам и помогла убраться восвояси: обратно ушли, как пришли — в обход Новой Земли с севера. Вот тебе свидетельства очевидца и участника: так и не удалось пилоту Черевичному лично познакомиться с «Адмиралом Шеером». Зато кочегара Павла Вавилова — того, знаешь, единственного сибиряковца, что уцелел, не забуду никогда… Трудновато было мне сажать лодку на волну у скалистого острова Белухи. Но ему-то, Вавилову, островитянину по нужде, куда тяжелей пришлось. Однако крепкий оказался парень. Как увидел, что сели мы, сам в воду бросился, поплыл навстречу. Отощал, конечно, за месяц, что на острове прожил. Ребята мои его в лодку втащили совсем окоченевшего. Насилу отогрели, отпоили горячим кофейком. Потом и чарку поднесли, как положено герою.

Подумать только, что пережил человек…

Да, хоть и не было в Арктике линии фронта, война там шла непрерывно. И полярники, мирные труженики, участвовали в защите Родины по мере сил.

Как обидно, что не успел Черевичный завершить свои записи, относящиеся к той поре. Но и то, что осталось в личном его архиве, представляет исключительный интерес. Читая мне отрывки, он советовался: что сократить, что добавить. И говорил:

— Может, лишнее тут кое-что набралось. Погляди: что не подходит, выкинем. Но уж про адмиральский рейс все надо сохранить.

Итак, «адмиральский рейс»…

Контр-адмирал, командующий Беломорской флотилией, в середине октября 1943 года прибыл на Диксон со срочным заданием Ставки Верховного Главнокомандования. Надо обеспечить переход из Тикси на запад двух ледоколов, крайне необходимых для зимней проводки военных транспортов в Архангельский порт. Самого же командующего вместе со штабом надо было перво-наперво доставить в Тикси. Приближалась полярная ночь, светлого времени для полетов оставалось мало. Прогноз метеорологов обещал быстрое наступление морозов, мощные циклоны на пути.

— Только он способен на такой полет, — сказал начальник морских операций Главсевморпути Ареф Иванович Минеев, знакомя контр-адмирала с Черевичным.

— Возьметесь? — спросил командующий.

— Постараюсь, — ответил Иван Иванович.

И после получасового совещания со своим экипажем приказал: в нарушение строгих правил светомаскировки военного времени хорошо осветить диксоновский рейд, все находившиеся там корабли поставить вдоль линии взлета. По сигналу ракеты они должны были на несколько минут включить судовые огни, прожекторы.

Сказано — сделано. Дружно взревели моторы. Ориентируясь по светящимся точкам, тусклым в сырую ночь, и лучам прожекторов, рассеивавшимся в густом снегопаде, Иван Иванович повел машину на взлет. Слева проскочил тральщик, — другой корабль. И Н-275, послушный пилоту, оторвался, начал набирать высоту в кромешной тьме. Стрелка высотомера быстро подошла к цифре «600». Пройдя над мачтами радиостанции, легли на курс по радиокомпасу.

И тут началось! Получаса не прошло, как забарабанила по корпусу лодки этакая пулеметная дробь, — срывались с плоскостей маленькие кусочки мгновенно нараставшего льда…

Как избежать дальнейшего оледенения? Выше двух, от силы двух с половиной тысяч метров перегруженная машина не подымется, а верхняя кромка облаков, наверное, где-нибудь за пятым километром. Поневоле снизились ближе к воде. Но и тут облака не редеют. Под тяжестью нараставшего льда оборвались жесткие антенны. Связь с береговыми рациями Макаров держал только на выпускной антенне. Знал Черевичный, как неустойчиво сейчас атмосферное давление, — нельзя верить показаниям высотомера. Вел самолет вслепую, не видя ни неба, ни воды…

Как же все-таки уточнить те считанные метры, что остаются до поверхности моря? Не зря приказал командир второму пилоту Кляпчину запастись сигнальными ракетами. Открыв боковое стекло кабины, Иван Иванович выстрелил из ракетницы прямо вниз. Ракета горела секунд восемь. Ага, значит, летим достаточно высоко. Тогда, установив стрелку высотомера на 30 метров, пилот снизился до 15 метров, выстрелил снова. Теперь ракета погасла через семь секунд. И так стрелял Черевичный каждые десять — пятнадцать минут, устанавливая стрелку прибора высоты в зависимости от времени горения ракеты…

Постепенно облака редели. Иногда в разрывах просматривалась вода. Кончилось, наконец, оледенение. Справа по курсу вдоль западного таймырского берега тянулись острова. Как было условлено заранее, радиостанции мыса Стерлегова, Усть-Таймыра, острова Русского каждые пятнадцать минут давали приводы. Радист Макаров брал попарно привод двух станций на свою выпускную антенну. А штурман Николай Васильевич Зубов тотчас наносил координаты на карту.

Пассажиры, настроенные в начале весьма нервозно, непривычные к подобным передрягам, постепенно успокаивались. Особенно радовала летчиков подвижная Шурочка Петрова — синоптик, приглашенная адмиралом с Диксона. Перед вылетом она как-то скучала, невесело острила насчет плохих примет: и число сегодня тринадцатое, и пассажиров вместе с экипажем тринадцать человек, и сама она — единственная женщина на борту, по старинным морским поверьям, должна принести несчастье… Но постепенно в полете успокоилась Шурочка. Хозяйничать начала на самолетном камбузе, кипятила кофе потчуя то авиаторов, то адмирала со спутниками. Не забывала «птичка-синоптичка» и прямые свои обязанности, поглядывая на волнистые линии изобар, испещрявшие карты погоды:

— Скоро Челюскин, Иван Иваныч, а там и рассвет. Самый мощный циклон мы уже преодолели.

«Милая девушка, — усмехался про себя Черевичный, — как бы это было здорово, если бы все в Арктике шло по прогнозам…»

Второй циклон оказался пострашнее первого. В густом киселе тумана самолет снова обрастал ледяной коркой. А снизиться некуда. Что было сил вдвоем с Кляпчиным Черевичный тянул штурвал на себя. Но выше пятисот метров выбраться не удавалось. Дрожа как в лихорадке машина часто проваливалась, скрипела. Оборвался последний грузик выпускной антенны — нет больше радиосвязи!..

— Отдай Макарычу свое хозяйство, — приказал командир старшему бортмеханику Виктору Степановичу Чечину. Тот мрачно ругался: какой механик расстанется с инструментами, столь необходимыми в бесчисленных походных ремонтах! Однако приказ надо выполнять. И Макаров с Зубовым подвешивали к выпускной антенне гаечные ключи, плоскогубцы, кусачки, безжалостно отправляя за борт драгоценное чечинское добро. Металл, быстро покрываясь льдом, утяжелял антенну, вытягивал проволоку, но вскоре и обрывал ее. В считанные минуты до очередного обрыва радисту удавалось восстановить связь — поймать пеленги береговых станций.

Нет, не набрать высоту, не найти просветы между слоями облаков. Одно остается — снижаться к воде. Очередная выпущенная ракета быстро погасла — высота 15 метров.

— Так держать! — рявкнул Черевичный Кляпчину, спеша сделать второй выстрел.

И тогда внизу что-то блеснуло. Туман вроде бы начинал редеть. Черевичный заложил крутой вираж, боясь потерять благословенный просвет. Ему вдруг показалось, что машина то скользит крылом по блинчатому морскому льду, то поднимается над ним. Всмотрелся и ахнул: внизу лежала тундра, припорошенная первым снежком, кое-где проглядывали темные овалы кочек. И так все это было похоже на блинчатый лед — лед вперемежку с разводьями, образующийся в море с наступлением зимы… Глянул на бортовые часы: стрелки Давно перевалили за четвертый час полета. Та-ак!.. Значит, внизу сейчас остров Русский!

— Залезли все-таки на сушу… Э-эх ты, навигатор, — командир не скрывал своего недовольства штурманскими расчетами.

Вскоре прошли траверз мыса Челюскин. На малой высоте, под нижней кромкой облачности, самолет постепенно освобождался от ледяного панциря. Впереди прямо по курсу вставало солнце. Вот и показалось оно краешком, в разрыве облаков. «В Тикси-то уж, наверное, видимость сносная», — надеялся Иван Иванович.

Ничего подобного! Когда лететь до Тикси оставалось какой-нибудь час, Макаров принял оттуда радиограмму с пометкой

«срочная»: бухта закрыта туманом. Ничего утешительного не сообщали и судовые радисты — в сплошном «киселе» стояли на рейде ледоколы, ни зги не видно!

«Все равно сядем», — решил Черевичный и, не выключая радиопривода, начал снижаться напрямик через остров Бруснева. Ничего не ответил он адмиралу, стоявшему в эти минуты меж пилотских кресел, взволнованно повторявшему: «Да куда же, куда же?»

Когда за бортом послышался характерный шорох ледяной шуги (видно, бухта уже замерзала), а впереди по носу вынырнула из мглы бочка якорной стоянки, пилот повернул голову к своему высокопоставленному пассажиру:

— Разрешите доложить: прибыли!

Много лет спустя, показывая черновые наброски записей автору этих строк, Иван Иванович сказал как бы в заключение:

— Крепко досталось… На то и Арктика, на то и война. Впрочем, мне-то, счастливому Казаку, повезло тогда, А вот Матвей Козлов через год действительно хлебнул горюшка в Карском море. Слышал ты, конечно, как Матвей Ильич садился там в шторм, народ подбирал со шлюпок, с потопленного транспорта. К берегу более полусуток рулил на своей «Каталине». Вот это, я понимаю, авиатор-гидрист. Одно слово: Матвей! Про его геройство даже фильм художественный поставили. Забыл, как называется, остров Безымянный, что ли…

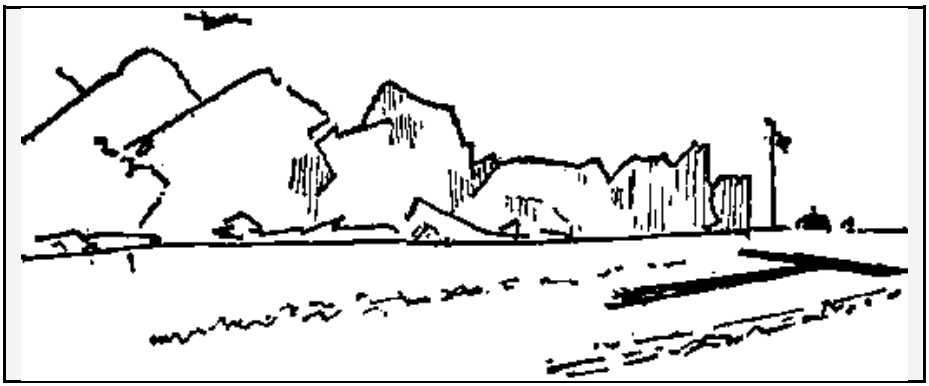
Нет, не считал Иван Иванович себя «первым среди равных», хотя, несомненно, был в полярной авиации именно таким. О полетах своих — чрезвычайных, о выполнении заданий, доверявшихся только ему, Черевичному, вспоминал нехотя, с обычным своим теплым юморком:

— Про станцию Березайку, не знаю уж, стоит ли и писать. И смех и грех, ей-богу… Послала меня как-то Гидрометслужба — она военизированной тогда была, в Красной Армии числилась — на разведку погоды за линию фронта. Стартовали из-под Москвы на двухмоторной бомбере. Вместо бомб, понятно, приборы подвесили: всякие там термометры, измерителе влажности, давления… Пулеметы, впрочем, оставили на случай, если повстречаются мессера. Да. В экипаже трое: радистом — Саша Макаров, штурманом — из военных один, фамилию уж не помню. Парень хоть и молодой, но бывалый. Летали с полсуток примерно — и все в облаках. Вылезаем на свет божий, глядим — то кирха какая-то, то старинный замок, то заводские трубы, то в море корабль идет. По курсу у нас и Прибалтика была, и Балтийское море, и даже кусочек самой Германии… Не раз попадали под зенитный огонь. Сколько дырок в фюзеляже, в

плоскостях, это уже потом, на земле, считали. Домой дотянули на последних каплях горючего. В лес на полянку грохнулись, а полянка топкая была — то ли после дождя, то ли вообще там болото. Вот и кувырнулся наш бомбер на нос, едва не скапотировал. Я-то — ничего, царапинами делался, а вот Макарыча-старика, ему тогда уж за полсотни, пожалуй, перевалило, зажало пулеметной турелью. Насилу вынул я его оттуда… Позвоночник повредило Макарычу, он потом в госпитале месяца два отлежал.

Выбрались мы кое-как из аэроплана, глядим: по кустам вокруг деревенские ребятишки прячутся. Орут что есть мочи: «Хенде хох! Сдавайтесь, чертовы фрицы». А мы-то, и впрямь, юг весть на кого похожи, — одежа на нас была неформенная. Делать нечего, подняли руки вверх, подпустили ребят, спрашиваем: «Какой тут поблизости населенный пункт?» Отвечают ребята: «Станция Березайка Октябрьской железной дороги». Ну и посмеялись тут все: и ребята, и мы. «Кому надо, вылезай-ка» получилось, а? Не очень в общем ошибся с обратным курсом наш штурманец: как рассчитывал к Бологому, так примерно и вывел. Березайка-то от Бологого недалече. Вот и такие бывали истории с полярными летчиками на войне…

«ЗАКРЫТИЕ ПОЛЮСА». «ПОДВОДНАЯ АМЕРИКА»



Думая о Черевичном как о человеке вообще, отвлекаясь от профессиональных черт авиатора и полярника, я всегда отмечал его способность мыслить ассоциациями, умение схватывать детали событий, находить смысл прочитанного где-то между строк. Ведь книги мой друг любил, владел хорошим литературным вкусом. И был для меня не только собеседником-читателем, но и критиком, в какой-то мере даже редактором.

Помню, как показывал я ему наброски репортажа о сборах экспедиции «Север-2» в марте 1948 года — первой после войны большой воздушной экспедиции в высокие широты Арктики. Отправлялась она из Захаркова — соседнего с Химками столичного аэродрома полярной авиации.

> «От мокрого асфальта Ленинградского шоссе тянулась пешеходная тропинка, вытоптанная в рыхлом снегу. Она петляла меж голых деревьев парка, близ речного вокзала, спускалась на лед водохранилища, чтобы через несколько сот метров снова подняться на берег к самолетному ангару и взлетной полосе… Шагая в сторону от шоссе, я, сам не зная почему, вдруг подумал, что по этой самой дороге проезжал некогда Радищев, путешествуя из Петербурга в Москву. Что, возможно, выглянув невзначай из возка, приметил он за неглубоким оврагов соломенные крыши курных изб подмосковной деревни Захарково…»

— Вот куда потянуло тебя, летописец, аж к самому

Радищеву, — усмехнулся Иван Иванович, пробежав глазами первые абзацы моего машинописного текста.

Дальше, когда пошло описание армады крылатых машин, готовых к дальнему пути, он прочитал это место вслух и сказал:

— Что ж, Радищев тут кстати пришелся. Но пожалуй, и Гоголя не мешало бы вспомнить. Как это у него насчет видимого миру смеха и невидимых, неведомых миру слез… Мы ведь с Николаем Васильевичем вроде как соседи по Суворовскому бульвару; памятник ему, работы Андреева — гениальная, на мой взгляд, скульптура — во дворе стоит теперь, рядом с нашим Домом полярника… Ты знаешь, всякий раз, как домой иду, к нему подхожу, наглядеться не могу… «Невидимые миру слезы» — это надо ж так сказать…

Черевичный замолчал, сразу став непохожим на себя — вдумчивым, грустным. Однако и минуты не прошло, как обычная его улыбка — озорная и беспечная — смахнула мимолетную печаль:

— Ладно, что было, то прошло. Про слезы наши не будем поминать. Но все же знай: пришлось и нам, летучей братве, и ученым мужам, крепко повоевать, прежде чем удалось снарядить эту самую «крылатую армаду», как ты в своем опусе изволишь теперь выражаться…

И, отложив в сторону мой репортаж, достал из ящика стола пухлую папку переписки: свои докладные записки по начальству, карты, пронзенные карандашными стрелами, таблицы всевозможной цифири. Все тут было: и тысячи километров, и тонны горючего, и сотни тысяч рублей. Если судить по датам, первый проект большой воздушной экспедиции разрабатывался Иваном Ивановичем совместно с В. И. Аккуратовым сразу же по возвращении с Полюса недоступности, недели за две до вероломного нападения Гитлера на нашу Родину. А вернуться к этому проекту удалось лишь четыре года спустя, вскоре после окончания войны.

— Впрочем, как нам с тобой известно, одна техника еще не решает успех, главное — люди, — все более оживлялся Иван Иванович, листая свои бумаги и время от времени комментируя их характеристиками, с которыми я не мог не согласиться.

Некоторые авторитетные полярники жили еще довоенными, уже устаревшими представлениями. Размах работ новой экспедиции казался им чрезмерным, некоторый риск — нежелательным… Однако новое руководство Главсевморпути одобрило план экспедиции. Важную роль тут сыграл генерал Александр Алексеевич Кузнецов — бывалый авиатор, в самый трудный период войны командовавший военно-воздушными

силами Северного флота. Назначение в Главсевморпуть сначала первым заместителем начальника, а потом и начальником пришлось ему, что называется, в пору. Он быстро нашел общий язык и с геофизиком Острекиным, которому было поручено руководство научными работами экспедиции «Север-2», и с Водопьяновым — ветераном Первой полюсной, также привлеченным к участию в этом новом, большом и сложном географическом предприятии.

Да, такого размаха, как теперь, еще не знали наши исследования в Центральной Арктике. Добрый десяток самолетов, около двадцати ученых разных специальностей, походная аппаратура, специально созданная для работ на льду! Районом предстоящих исследований были избраны края, еще не посещенные никем из людей, огромное белое пятно к северу от Новосибирских островов и острова Врангеля. И естественно, именно Черевичному, воздушному первопроходцу с довоенным стажем, поручалась теперь высадка головных научных десантов.

Обо всем этом и толковали мы с ним по возвращении из Захаркова, где в канун старта был устроен «смотр всех частей» — генеральная проверка всего снаряжения — от самолетных моторов и радиостанций до походных газовых плиток, отапливающих специально изготовленные куполообразные палатки — весьма удобные, портативные.

— Ну, все, — подвел Иван Иванович черту под нашей «частной пресс-конференцией», — топай, старик, домой, прощайся там со своими. Завтра к вылету не опаздывай. Тебе начальник приказал лететь до Тикси с Козловым. А дальше, когда на лед пойдем, начальство рассадит вашу репортерскую братию по машинам.

Не буду повторять того, что было потом написано и опубликовано «репортерской братией», участвовавшей в экспедиции. Не нуждаются в моих комментариях и документальные фильмы, показанные множеству зрителей. Но все же, думаю, уместно поделиться некоторыми впечатлениями участника и свидетеля событий.

Дело в том, что бывать в Арктике, путешествуя на кораблях, мне случалось до войны не раз, и память о той поре стала как бы «точкой отсчета», мерилом расстояний, времени, скорости. Дальней далью, истинным краем земли запомнилась мне пустынная бухта Тикси близ устья Лены, куда в сентябре 1933 года после полуторамесячного плавания во льдах и сквозь штормы прибыл наконец наш первый караван с грузами для Якутии. Всего несколько мелких речных баржонок ожидали нас тут, в заливчике Булункан. У входа в него под скалистым берегом

виднелись полузатопленные обломки судна. То была «Заря» — шхуна Русской полярной экспедиции Академии наук, завершившая здесь долгий вояж в начале нашего века. А на рейде стояла другая шхуна — «Темп», единственный пока корабль, приписанный к будущему арктическому порту Тикси, где на берегу не было ни одного причала, ни одного строения, а только несколько палаток. Тогда над бухтой Тикси впервые в жизни поднялся я в воздух с пилотом М. Я. Линделем. Наш биплан Р-5 при посадке сломал поплавок, ударившись о волну, едва не затонул…

Теперь, в апреле 1948 года, пообедав в Амдерме на берегу Карского моря, переночевав в Игарке на Енисее, я увидел Тикси — самый северный районный центр Якутии — из кабины двухмоторного ЛИ-2. Делая круг перед посадкой, М. И. Козлов заложил крутой вираж, и вот из-под накренившегося крыла навстречу нам и одновременно куда-то вкось побежали заснеженные склоны пологих сопок, за ними — улицы, дома, неподвижные краны на причалах, зимующие суда. Едва самолетные лыжи коснулись льда заливчика Булункан, пилот, поднеся микрофон ко рту, заговорил с портовым диспетчером. В тишине, внезапной после долгого гула моторов, раздался чей-то приветливый голос:

— Матвей Ильич, ваша стоянка на рейде «Зари».

Морской лед под скалами был ровный, без наддувов и застругов. Видно, за минувшие годы останки шхуны окончательно погрузились на дно. Но рейд «Зари», помеченный на картах, служил сейчас как бы причалом для воздушных кораблей. К нашему самолету подкатил трехосный грузовик. В кузове стоял Черевичный, разрумянившийся на морозе, похлопывая руками в огромных оленьего меха рукавицах.

— Прилетел, Матвей, хорошо!

Поздоровавшись с Козловым и всеми нами, его спутниками, Иван Иванович кивнул на одноэтажный дом, что рядом со складом, поблизости от рейда «Зари»:

— Летному составу располагаться в порту, пассажиров прошу в город, в гостиницу.

— Ну как, Вань, теперь все в сборе? — расспрашивал Козлов.

— Нет еще. Котов и Каминский уже здесь, Масленников пока на Диксоне, Агров задержался в Красноярске. Задков все еще в Москве. Зато Титлов со всем штабом здорово скакнул вчера: утром в Москве был, вечером сюда прибыл.

Я оглянулся, ища среди зеленоватых лыжных ЛИ-2 золотистый флагманский ИЛ-12 на трехколесном шасси (по тем временам — новинка гражданской авиации).

— Не ищи, — сказал Черевичный. — Флагман сейчас в высоких широтах. Титлов повез на разведку генерала вместе с Михал Васильичем и Острекиным. Выясняет начальство, как там сейчас погодка, как ледок.

Грузовик тем временем въехал на берег. Морозный ветер, обжигавший лицо, стих. Дорогу обрамляли двухэтажные дома. Мелькнули вывески школы, чайной, магазина. Бревенчатая гостиница стояла на перекрестке. Выйдя из машины, я задержался на крыльце, припоминая, как выглядели эти места пятнадцать лет назад. Но так ничего припомнить и не мог: была пустыня — вырос городок.

— Ну, что скажешь: не та нынче Арктика, что была! — подытожил после обеда мои впечатления Иван Иванович. — Полярную экзотику теперь, брат, надо искать дальше к северу, на островах… Ну, да сам поглядишь, — подскок у нас на Котельном, в бухте Темп.

Итак, курс наш дальше, на север. С бухтой Темп на острове Котельном знакомлюсь на следующий день, став пассажиром ИЛа, который пилотируется Михаилом Алексеевичем Титловым, — флагманской машины нашей экспедиции. Мы вылетаем из Тикси вслед за Черевичным и Ильей Спиридоновичем Котовым, идущим с ним в паре. Их лыжные машины ЛИ-2 по скорости и запасам горючего уступают ИЛу. Кузнецов выпускает их вперед, чтобы затем нагнать на аэродроме подскока.

Зимовщиков-темповцев всего одиннадцать. За долгие месяцы уединенной жизни на острове они не избалованы визитами крылатых гостей и потому радостно возбуждены, принимая на льду своей бухты сразу три самолета. Тут, понятно, не то что в Тикси, — нет тракторов для буксировки крылатых машин, автоцистерн для подвоза горючего. Наземным аэродромным транспортом служат собачьи упряжки.

Пора взлетать и нашему флагману — на своем трехколесном шасси он отрывается легко, быстро набирает высоту К удобствам воздушного путешествия (в кабине тепло, отлично действует бензиновая печь, да и просторно — сидишь на своем свернутом спальном мешке, как на диване) я успел привыкнуть еще на пути от Москвы. Все мое внимание приковано теперь к тому, что происходит внизу под нами.

Вид зимней морской равнины изменяется на глазах. Это уже не белая, туго накрахмаленная скатерть мелководного моря Лаптевых, смерзающегося в единый припай — от материкового берега до Новосибирских островов. За отмелью начинается материковый склон с глубинами свыше двухсот метров. Еще час-

другой полета к северу, и за материковым склоном, где глубины переваливают за две тысячи метров, идет глубоководная котловина Северного Ледовитого океана.

Могуч богатырь-океан… Белая скатерть внизу будто смята, разорвана исполинской силой — многоярусной мешаниной под, непрестанно движущихся между полюсом и тропиками, из конца в конец нашей планеты. В извечной тревоге и тесноте громоздятся друг на друга ледяные поля. После подвижек и сжатий, словно после землетрясений, тут и там возникают причудливые изломы трещин, гряды торосов, широченные полыньи. Сквозь пелену испарений черными окнами проглядывает бездонная пучина.

В Восторгаясь невиданным прежде зрелищем, я, однако, приглядывался и к соседям по кабине, занятым своими привычными делами. Вооружившись цветными карандашами, гидролог Николай Александрович Волков разрисовывал бланковую девственно чистую карту всевозможными условными значками. Ромбики, кружочки, треугольнички, стрелки, зигзаги — синие, зеленые, коричневые, красные — обозначают степень сплоченности и возраст океанского льда. Большим опытом, наметанным зрением надо располагать, чтобы запечатлеть на бумаге весь хаос, царящий внизу под нами.

Поглощен своими занятиями и флагманский штурман Штепенко. Время от времени, взяв секстан, он поднимается к прозрачному колпаку астролюка, измеряет высоту солнца. Щелкает логарифмической линейкой, сверяет курс, поглядывая на жирную черту, пересекающую градусную сетку полетной карты. На карте рябит цифирь, показывающая глубины океана. С каждым градусом к северу цифр все меньше и меньше. В том месте, где курсовая черта заканчивается жирным кружком, уже ни единой цифры. Там предусмотренный планом экспедиции пункт первой высадки на льду «области недоступности». Никто никогда прежде не бывал в этих краях. Полеты и посадки Черевичного накануне войны значительно восточнее. Дрейфы нансеновского «Фрама» и нашего «Седова» много западнее. Как-то чувствует себя сейчас Иван Иванович, неутомимый следопыт высоких широт? О чем толкует со штурманом своим Вадимом Петровичем Падалко, со спутниками в первой высадке Острекиным и Водопьяновым? Вопрос этот, показавшийся мне, новичку-пассажиру, праздным, занимал, однако, и флаг-штурмана.

— Леша! — крикнул Штепенко в радиорубку. — Как там связь с передними?

— Держу, Александр Павлыч. — Радист Алексей Иванович Челышев на мгновение повернул голову в полукружье наушников.

— Да вот они, передние, уже показались.

В самом деле, сквозь ветровое стекло пилотской кабины виднелись темные силуэты машин Черевичного и Котова. Обуреваемый репортерским любопытством, я втиснулся между креслами Титлова и Кузнецова. Они мирно беседовали, полностью доверившись включенному автопилоту. Выглядели хоть и спокойно, но чуточку настороженно.

Шел третий час после старта из бухты Темп. Штепенко снова поднялся к астролюку. Измерив высоту солнца, приказал Челышеву запросить идущие впереди самолеты. И Падалко — штурман Черевичного, и Дмитрий Николаевич Морозов — штурман Котова подтверждали правильность расчетов флагманского навигатора. Войдя в пилотскую, Александр Павлович наклонился над креслом Кузнецова:

— Пришли, Александр Алексеич, координаты те самые: восьмидесятую параллель пересекли, сто пятьдесят пятый меридиан под нами.

Кузнецов кивнул. Титлов, выключив автопилот, взялся за штурвал, начал сбавлять высоту. Челышев протянул Кузнецову радионаушники. Скороговорка Черевичного, чуть хриплая от треска в эфире, звучала все же настолько отчетливо, что и мне, стоявшему рядом с начальником экспедиции, было слышно каждое слово:

— Как вам нравится эта льдина, Александр Алексеич?

Кузнецов поджал губы, что означало у него скрытое волнение, и после минутной паузы ответил:

— Добро, Иван Иваныч, добро…

Разрешение на посадку дано. Самолеты Черевичного и Котова кружили над ровным овальной формы ледяным полем, ограниченным по краям бугристыми торосами. Стрелка нашего высотомера бежала по циферблату влево. Титлов заложил крутой вираж. Какое-то мгновение мне из штурманской кабины не было видно ничего, кроме ярко-голубого неба и сверкающего на солнце золотистого крыла ИЛа. Потом снизу навстречу нам побежали льды. Высотомер показывал уже 200, 150, 100 метров. Торосы внизу приобрели объемные очертания, стремительно увеличивались в размерах, Машин Котова и Черевичного несколько минут вообще не было видно. Но вот они появились, теперь уже прямо под нами, и показались мне черными жучками, торопливо бегущими по белому полю…

Вот над льдиной взметнулся столб фиолетового дыма, Это Иван Иванович сбросил дымовую шашку, чтобы определить направление ветра. Сейчас будет садиться… Эх, скорей бы уж!

Вот передний жучок застыл, словно влип в белую скатерть. За

хвостом его поднялось снежное облачко.

— Сел Ваня, молодец! — пустил петуха Штепенко, с детской радостью захлопав в ладоши.

— Ура! — дружно закричали Волков, Челышев, я. Что-то буркнул себе под нос невозмутимый Титлов. Улыбнулся довольный Кузнецов.

Пока наш ИЛ кружил над местом посадки, все напряженно смотрели вниз. Машина Черевичного стояла неподвижно. Рядом с ней чьи-то фигуры вертелись вокруг воткнутого в снег стержня, — бурили лед, проверяли крепость, толщину поля. Остальные участники высадки двигались взад-вперед, размахивали пешнями, лопатами. Вскоре на белое поле легли темные полосы посадочного «Т». Еще минут через десять — пятнадцать вторая машина — котовская — коснулась льда своими лыжами.

Титлов перевел ИЛ на бреющий полет, мы пронеслись над самыми остриями торосов. Морской лед, проглядывавший из-под снега, казался то зеленоватым, то голубым, то искрился всеми цветами радуги в солнечном блеске, В какую-то долю секунды очень близко под нами промелькнули лица, фигуры ледовых новоселов. Высоко задрав голову, счастливо щурился огромный грузный Водопьянов. Черевичный обнимался с Котовым. Сквозь темные очки смотрел на солнце Острекин, хлопая по спине такого же радостно взбудораженного гидролога Михаила Михайловича Сомова. Еще двое кружились, взявшись за руки, как ребята. Кто это был, я так и не разглядел, возможно два наших Павла: гидролог Гордиенко и геофизик Зенько.

Но больше всех я, журналист, завидовал своему коллеге кинооператору Володе Фроленко. Он метался по льдине как угорелый, стремясь поймать в объектив первые самые сенсационные кадры.

…Ко всему привыкает человек. Совсем недавно, позавчера — 9 апреля, первожители океанского льда казались мне людьми сверхъестественной отваги. А сегодня, 11-го, и сам я в числе новоселов высоких широт. Отчаянно горд тем, что, снова попав пассажиром к Титлову, участвовал в первой посадке на лед скоростной машины на трехколесном шасси. Хотя, строго говоря, гордиться особенно нечем. За полсуток до нас на Первой базе у Черевичного опустился самолет еще более громоздкий — «летающий танкер» Задкова.

Задков, пилот, не знающий аварий и к тому же мужик хозяйственный, подсчитал: если отказаться от громоздких лыж, можно взять на борт лишнюю тонну горючего в бочках, что для экспедиционных запасов на льду весьма существенно. И Василий Никифорович скакнул от Тикси за 80-ю параллель, посадил на

лед машину весом свыше 35 тонн на колесном шасси. Молодчага! Сам Кузнецов, участвовавший в этом пионерном рейсе, сдержанный, обычно молчаливый, и тот не мог скрыть своей радости, поглядывая на сложенные штабелем бочки, к которым кто-то из остряков-механиков прикрепил самодельную фанерную вывеску:

«Нефтелавка. Керосина нет…»

Смех смехом, но решена важнейшая задача. Теперь, заправляясь горючим на Первой базе, Черевичный и Котов стартуют дальше к северу. Через несколько часов от них приходит радиограмма: «Сели благополучно». Это означает, что за 86-й параллелью на 165-м меридиане создана следующая по порядку Вторая дрейфующая база.

Спустя еще дня два создается Третья база на той же примерно широте, что и наша Первая, но значительно восточнее. Там Козлов и Каминский высадили группу ученых во главе с гидрологом Алексеем Федоровичем Трешниковым. На всех трех базах ведутся исследования по гидрологии, земному магнетизму, определению силы тяжести, наблюдения за погодой — все по программе, заранее разработанной Арктическим институтом.

Но мне, как, впрочем, и коллеге моему на Первой базе кинооператору Евгению Яцуну (он сменил Фроленко, улетевшего с Черевичным), кажется, что события развиваются в каком-то сумасшедшем кинематографическом темпе. Обоим репортерам не терпится всюду вовремя поспеть, все разузнать, записать в блокноты, заснять на пленку. Однако комендант лагеря авиамеханик Михаил Комаров умеряет наш пыл, назначая то одного, то другого «дежурным коком», «дневальным кухонным мужиком», иногда даже повышая нас до ответственной должности «ассистента гидролога на лебедке».

Мы добросовестно помогаем Сомову и Гордиенко. Вооружившись лопатами, заготавливаем многие кубометры снега, чтобы, растопив его в ведрах, добыть пресную воду. Хлопочем у газовой плитки над дымящимися сковородками и парящими кастрюлями, варим каши, супы, кипятим чай, какао. Не так уж много остается у нас, репортеров, времени для исполнения прямых своих обязанностей. Спасибо Острекину — он хоть и сам по горло занят научными вахтами, но все-таки не забывает и о нас, грешных, нет-нет да и пополняет некоторыми элементарными сведениями багаж «географов-любителей».

— Про то, что земной шар гигантский магнит, ты еще в школе учил. А теперь запомни: в каждой своей точке магнитное поле Земли характеризуется тремя элементами. Во-первых,

напряжением, которое разлагается на горизонтальную и вертикальную составляющие силы. Во-вторых, склонением — углом между географическим меридианом и направлением стрелки магнитного компаса. И в-третьих, наклонением — углом между магнитной стрелкой и горизонтальной плоскостью. Для всех, кто пользуется магнитными компасами, особенно важны карты магнитного склонения…

Михаил Емельянович развертывает широкий лист. На нем вправо и влево, пересекая географические меридианы, извиваются, точно змеи, изогоны — линии равного магнитного склонения. На другом листе представлены магнитные меридианы — линии, показывающие направление стрелки компаса. Все они сходятся в одном месте — на арктическом побережье Канады. Там расположен Магнитный полюс северного полушария. На обеих картах в области высоких широт, там, где сейчас находимся мы, начиная от 80-й параллели большое белое пятно. Тут впервые идут исследования по земному магнетизму.

— Теперь представь себе, что мы с тобой на экваторе и что в свободном положении нами подвешена магнитная стрелка. Она обязательно займет строго горизонтальное положение. Но чем дальше мы будем двигаться от экватора к северу, тем больше стрелка будет наклоняться северным концом вниз. У Магнитного полюса северного полушария стрелка примет вертикальное положение, и, таким образом, горизонтальная составляющая здесь будет равна нулю.

— Пойдем дальше… Известно, что земная кора неоднородна, — различные участки ее обладают различными магнитными свойствами. Там, где линии напряжения магнитного поля Земли и магнитные меридианы отходят от своих генеральных направлений, расположены магнитные аномалии. Одну из таких аномалий мы исследуем сейчас. Знаешь, наверное, что еще по наблюдениям папанинцев и седовцев можно было утверждать, что она существует. А уж мои-то наблюдения во время нашего с Иваном полета к Полюсу недоступности прямо подвели профессора Вейнберга к гипотезе о Втором магнитном полюсе северного полушария…

Записав все это в блокнот, я с истинно репортерским нетерпением не мог удержаться от вопроса:

— Выходит, мы теперь должны этот самый Второй Магнитки полюс открыть?

Михаил Емельянович ответил иронической миной:

— Ни за какие «эврики» тебе не поручусь, но основательно исследовать уже открытую аномалию мы обязаны.

Показав на непрестанно дрожащие стрелки вариометров, на

ленту самописца, где непрерывно вычерчивалась зигзагообразная линия, мой собеседник продолжал:

— А тут перед нами колебания магнитного поля Земли — все изменения, которые происходят под влиянием электрических потоков в ионосфере. Потоки «корпускул» — электрически заряженных частиц, выбрасываемых Солнцем, — взаимодействуют с магнитным полем Земли. Возникают магнитные возмущения — бури, часто нарушающие радиосвязь на коротких волнах. Зимой в темное время это сопровождается сильными полярными сияниями. Фиксируя с помощью самописцев все вариации земного магнетизма, мы как бы ведем разведку магнитных бурь.

Научный руководитель экспедиции «Север-2» кратко изложил наметки на ближайший период: наряду с тремя дрейфующими базами, уже работающими по трехнедельной программе, начинает действовать «прыгающий отряд» Черевичного, в который войдут геофизики Сенько и Острекин, гидрологи Сомов и Гордиенко. Им предстоят кратковременные — трехдневные — высадки на дрейфующие льды.

— Вот бы и мне с вами хоть разок прыгануть, а, Емельяныч? — робко заикнулся я.

— Успеешь, торопыга… Прежде всего надо тебе на Второй базе побывать — там, где сейчас Иван с Ильей нас дожидаются. Вот придут сюда не сегодня-завтра Масленников с Агровым, вместе с ними и мы с тобой полетим.

Ждать пришлось недолго. Самолеты Виталия Ивановича Масленникова и Бориса Николаевича Агрова остановились на Второй базе для заправки горючим на какой-нибудь час — словно рейсовые автобусы у бензоколонки. Втаскивая свои меховые пожитки в кабину масленниковской машины, я ощутил себя истинным старожилом высоких широт, этаким бывалым воздушным кочевником…

Погода на льду тем временем неожиданно испортилась. Взлетали мы с Первой базы в бешено крутившихся клубах снега — поземка переходила в пургу. А по сведениям из лагеря Черевичного, там, на Второй базе, было безветренно, морозно, ясно. Надо было нам торопиться. Едва Масленников и Агров успели оторваться, как внизу, под нами, белесая пелена затянула все: ни палаток, ни штабелей бочек, ничего уже нельзя было разглядеть.

А на высоте за облаками ярко светило солнце. Включив автопилот, Масленников то поглядывал на доску приборов, то перелистывал передо мной альбом своих карандашных зарисовок. Были тут и наброски пейзажей, и начатые портреты друзей.

Сколько раз, бывало, в Москве зазывал меня пилот-художник в в свою студию. Да все не удавалось мне застать дома хозяина — летал, путешествовал. Зато теперь вот…

Впрочем, в кабине у штурвала командир корабля не был расположен к длительным беседам об искусстве. Отложив альбом, он то и дело окликал то штурмана, то радиста. Ведь магнитному компасу в высоких широтах доверять нельзя. Зато солнечный компас под прозрачным колпаком астролюка работал безукоризненно. В наушниках звучали сигналы радиомаяков, береговые рации часто давали нам пеленги. Поплясав по циферблату, стрелка радиокомпаса застыла, наконец, на цифрах нашего курса. В наушниках нарастал гул. Родной ободряющий голос друзей встречал нас и здесь, в океане, далеко-далеко от земной тверди. Бортовая рация самолета Черевичного, работая со льда, выводила машины Масленникова и Агрова ко Второй дрейфующей базе.

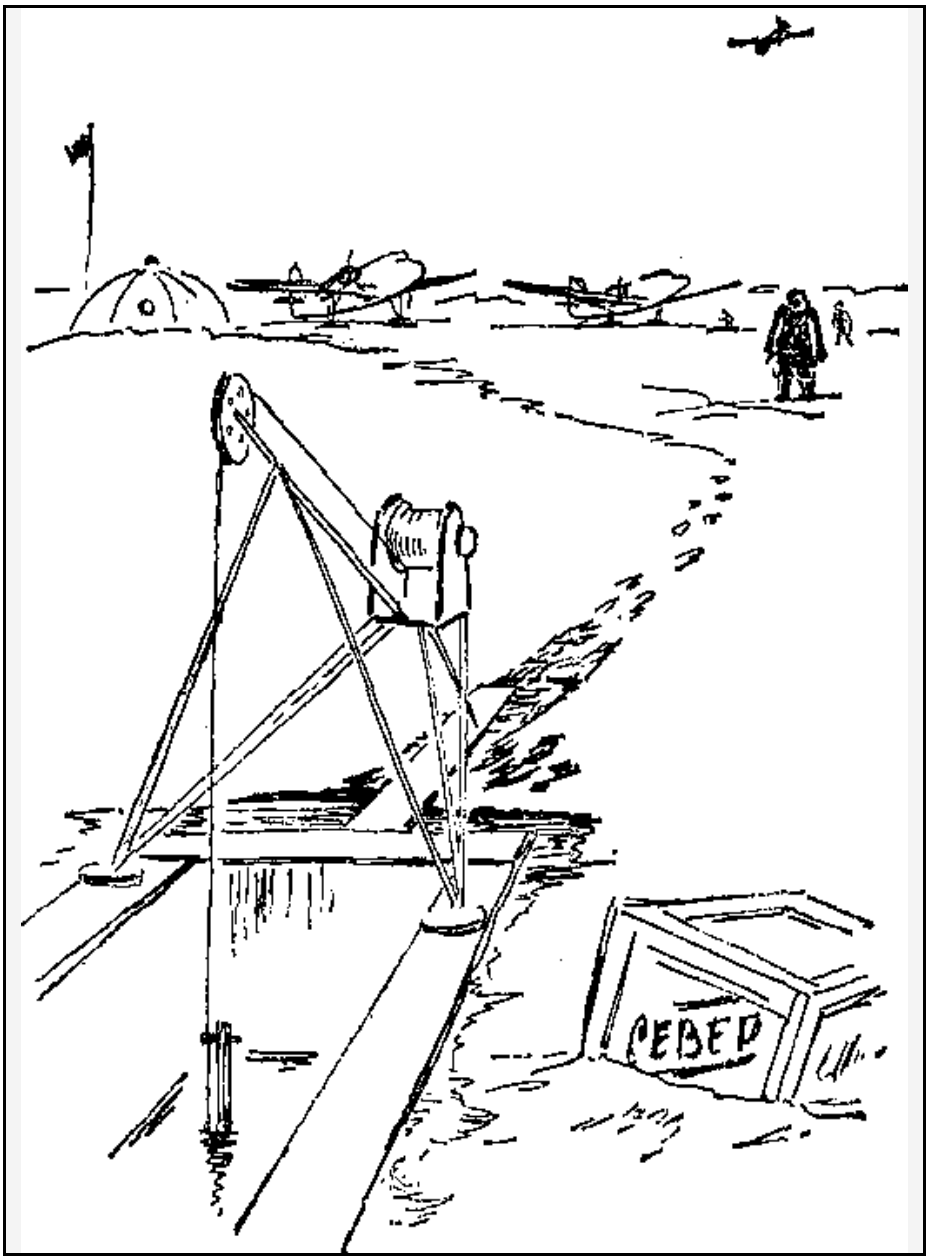
Черные полусферы палаток, плоские, как на рисунке, очернили двух неподвижных машин — все выглядело точно так же, как и за несколько дней до того, когда прилетал в Первый лагерь, Но здесь, на Втором, посадочная полоса с огромной «Т», ограниченная воткнутыми в снег флажками, была шире, просторнее. На мгновение внизу мелькнул Иван Иванович — свежевыбритый, в нарядной шапке. Рядом с ним маячила саженная фигура в малице, перепоясанной красным кушаком, — штурман Вадим Петрович Падалко. Он держал в руках пластмассовый подносик из-под бритвенного прибора. На подносике была рассыпана пачка галет, стояла алюминиевая кружка, о содержимом которой нетрудно было догадаться.

— По русскому обычаю гостей встречаем хлебом-солью!

Иван Иванович обнял и расцеловал Масленникова, едва тот вышел из кабины, и, пригубив кружку, закусил галетой. Таким же ритуалом встретил Агрова голубоглазый улыбчивый Илья Спиридонович Котов.

Пока машины заруливали к отведенным местам стоянок, можно было оглядеться окрест. Нет, первое впечатление ошибочно: лед в океане не везде одинаков. Здесь, в каких-нибудь четырехстах километрах от географического Северного полюса, все выглядело иначе, нежели там, откуда мы прилетели. Огромные торосы — высотой в два-три человеческих роста — громоздились один за другим, точно скалы. Всюду вокруг, насколько хватал глаз, торчали синевато-белые островерхие глыбы. Из-за облаков проглянуло солнце, и грани торосов зарились многоцветным алмазным сверканием. Мне вспомнились иллюстрации фантастических романов. Так художники

изображают какой-нибудь марсианский ландшафт.



Однако ничего фантастического в нашем положении не было. И если воспользоваться реальным, земным сравнением, то льдина, избранная Черевичным, напоминала застывшее горное озеро. Окружающие торосистые нагромождения предохраняли поле молодого годовалого льда от сжатий, трещин.

— Ну как, ребятушки? — тоном хозяина спрашивал Иван Иванович вновь прибывших. — Можно жить в такой берлоге?

— Полагаю, для области бывшей недоступности нужен свой областной центр, тут его и откроем, — посмеивался Котов.

— Однако соловья баснями не кормят, — вмешался Водопьянов. — Гостей просим к столу. Ты, Иван, принимай Виталия с командой. Ты, Илья, угощай агровский экипаж…

Пообедали, как полагается, с тостами. Поставили еще две палатки. Рядом с четырьмя неподвижными самолетами они образовали крохотную улочку. Чуть в стороне геофизики построили из снежных кирпичей свои павильоны. Гидрологи пробили во льду лунку, над которой поднялся зеленый брезентовый конус рабочей палатки с узенькой железной трубой, похожей на самоварную. Из трубы поднимался едва приметный дымок, из-под брезента доносилось стрекотание мотора лебедки.

Гидрологические исследования шли на больших глубинах. Стальной трос, наматываясь на барабан, вытягивал из пучины то «вертушку» — прибор для измерения скорости и направления течений, то батометры с пробами океанской воды, то продолговатую сетку, похожую на сачок для ловли бабочек, увеличенный в несколько раз. На мокрой прозрачной ткани трепыхались белесоватые крохотные рачки — планктон, бесформенное желе медуз, крохотная, с мизинец, рыбешка. В таких случаях профессор Яков Яковлевич Гаккель оживлялся:

— Смотрите, сайка.

И начинал рассказывать, сколь многообещающ улов в толще океанских вод. Ведь недавно еще среди ученых господствовало представление о полной безжизненности высоких широт.

Морскую живность гидрологи помещали в стеклянные банки со спиртом и формалином. Обитателям Центрального Арктического бассейна предстоял долгий путь отсюда в лаборатории Москвы и Ленинграда.

На тросе из глубин всплывали и тонкие длинные трубки, которые незадолго перед тем под толщей вод врезались в дно, захватывая пробы грунта. Содержимое трубок также тщательно укладывалось к перевозке по воздуху на Большую землю самолетом Задкова. Он теперь регулярно летал из Тикси на Вторую базу, доставляя новые и новые бочки с бензином. Закончив укладку штабелей в дрейфующей «нефтелавке», мы вносили в опустевшую просторную, как сарай, кабину воздушного танкера ящики с пробами ученых. Задков ворчал:

— Нет, плохо работает высокоширотная авиалиния, нешто это загрузка на обратный путь?

Роль грузчика в аэропорту Второй базы мне изрядно надоела.

Снова потянуло в «ассистенты» к гидрологам. С утра до вечера (впрочем, тут в высоких широтах солнце не заходило уже вторую неделю) проводил я под брезентом, слабо пропускавшим солнечный свет. Как-то в разговоре заметил, что в сумерках у Якова Яковлевича вид такой усталый, замученный, будто сам он время от времени ныряет в глубину.

— В точку попали, — усмехнулся профессор, — если бы вы знали, как мне хочется собственными глазами посмотреть, что творится там — на дне…

Присев на корточки на обледенелой доске, перекинутой через лунку, он показывал вниз, в пучину, и перелистывал журнал наблюдений.

— Интересно, очень интересно…

Он рассказывал о том, что первый промер, сделанный на Второй базе, показал глубину 2700 метров. После этого ученый закрепил на тросе серию батометров с таким расчетом, чтобы нижний батометр раскрылся и взял пробу воды в 233 метрах от дна. Но когда батометры подняли на поверхность, выяснилось, что нижний не только не раскрылся, но и оказался испачкан грунтом. Значит, он достиг дна значительно раньше, чем ожидалось. Тогда спустя несколько часов гидрологи сделали следующий промер. И тут установили, что за время, пока льдина дрейфовала на северо-запад, глубина уменьшилась на 400 метров.

«Значит, дно под нами не ровное, а гористое», — решил Гаккель, начав промерять глубины по нескольку раз в сутки. И чем дальше дрейфовала наша Вторая база в западном направлении, тем меньше и меньше становились глубины.

— Ну когда тут отдыхать, посудите сами, — взволнованно говорил профессор, снимая шапку, ероша потные, слипшиеся волосы.

— Этак ты целую подводную Америку откроешь, Як Як, — смеялся заглянувший в палатку Водопьянов, похлопывая Гаккеля по согнутой спине. — Выходит, не зря в свое время я старался, когда тебя из Шмидтова лагеря вывозил…

Друзья вспоминали давние дни челюскинской эпопеи: в числе последних обитателей льдины в Чукотском море, вывезенных Михаилом Васильевичем на берег, был и географ Гаккель.

— Ну, Америку не Америку, — переходил на деловой тон профессор, — а Нансена мы уже поправили кое в чем.

И вспоминал о том, что по гипотезе Нансена, высказанной после дрейфа «Фрама», вся центральная часть Северного Ледовитого океана должна представлять собой единую глубоководную впадину.

Заглядывали в палатку гидрологов и Черевичный с Острекиным.

— Открытий всяких в здешних краях, думаю, на всех нас хватит, — говорил Иван Иванович. — Сколько еще прыжков по ледяшкам нам с тобой предстоит, Емельяныч? Та-а-ак… Завтра вот генерал сюда пожалует, с ним в первый прыжок и пойдем. Первый-то у нас — на макушку шарика…

Начальник экспедиции Александр Алексеевич Кузнецов не заставил долго себя ждать. На следующий день, едва прилетев из Тикси, утвердил он очередной маршрут, очередную, теперь кратковременную, высадку. По планам экспедиции она рассчитана на посещение географического Северного Туда направлялись Черевичный, Котов и Масленников.

Итак, визит на полюс! Не забудьте, читатель: дело происходило в 1948 году, более четверти века назад! Это нынче, во второй половине нашего столетия, через воображаемую «точку земной оси» пролегают международные трансконтинентальные авиатрассы, чуть не ежедневными стали рейсы к полюсу самолетов — зондировщиков погоды. Да и на разведке льдов для нужд судоходства по Северному морскому пути пилоты нашей полярной авиации запросто облетывают приполюсные края. А тогда, в апреле сорок восьмого, второй в истории научный десант в точку 90° норд (второй после высадки папанинцев) был, конечно, событием.

Счастливцами чувствовали себя Котов и Масленников, шедшие за Черевичный, ставшим флагманом полюсной группы. И понятно, на верху блаженства ощущал себя спецкор «Известий» — автор этих строк, за последние дни сдружившийся с экипажем Масленникова.

Иван Иванович, по-приятельски опекавший меня с первых дней экспедиции, одобрял эту дружбу:

— С Виталием не пропадешь. А на мой аэроплан не приглашаю, уж не обессудь: и без тебя полно пассажиров.

Черевичный не оставил меня своими советами и на полюсе, когда там на ровной полоске молодого льда меж двух торосистых «берегов» многолетнего пака опустились одна за другой три машины и мы подняли государственный флаг, провели краткий митинг.

— Теперь начальству не попадайся на глаза, коли хочешь тут пожить… А то генерал-то, улетая со мной, вашу братию обратно забирает.

Надо ли говорить, что мне страсть до чего хотелось прожить на Северном полюсе все три дня вместе с Котовым, Масленниковым и научной группой Острекина. Занявшись

ставшими уже привычными хозяйственными заботами (установка палатки, разжигание плитки, заготовка снега, то-се…), я сумел как-то ускользнуть из-под бдительного ока всевидящего и строгого А. А. Кузнецова. Словом, возвращаясь на Вторую базу с Черевичным, генерал увез с собой лишь двух моих коллег — спецкора «Правды» и кинооператора…

До сих пор считаю, что мне тогда крупно повезло. Да, повезло, хоть и отнюдь не гостеприимным показал себя полюс в последующие трое суток. Сильнейшая, никогда прежде мной не виданная подвижка льдов разрушила не только нашу посадочную полосу, но и примыкавшие к ней паковые массивы. Оба самолета едва не затонули. Потом, когда ледовая кутерьма стихла, Котов и Масленников, взлетая с обломков былой полосы, едва не разбились вдребезги. Но все работы по трехдневной программе наши геофизики Острекин и Сенько выполнили. А Сомов и Гордиенко отлично провели гидрологическую станцию, впервые в истории измерив глубину океана в широт 90° норд. (Как известно, папанинцы в свое время сумели начать гидрологические работы, лишь отдрейфовав от полюса к югу вместе со своей льдиной.)

По возвращении на Вторую базу она представилась наши утомленным взорам прямо-таки «землей обетованной». Грязные, заросшие щетиной, едва не падавшие от усталости — за трое «полюсных суток» не было времени побриться, умыться, вздремнуть, — мы все же старались выглядеть бравыми молодцами перед встречавшими нас товарищами, особенно перед Черевичным.

— Ребятушки вы мои, подумать только, какой полундры хватили! — обнимал он по очереди каждого из «полюсников».

И расспрашивал поочередно всех: сначала Острекина и Сомова, потом командиров кораблей и, наконец, меня.

— Ну как, жив? Домой к маме еще не хочется? Ладно! Так держать!.. Будет теперь о чем писать. А то до сей поры больно уж спокойненькой, ласковой могла тебе показаться Арктика…

Для новичка ледовая полундра на Северном полюсе в апреле 1948 года стала своего рода «крещением», памятным на всю жизнь. Для спутников же моих, авиаторов и ученых, то был эпизод — не более. Уже на следующий день Черевичный и Котов повезли группу Острекина к координатам: 86° северной широты и 180-му меридиану — предполагаемой точке Второго магнитного полюса.

— Только бы не водичка там была, а ледок, чтобы поработать как следует, — говорил мне на прощание Михаил Емельянович.

Я на этот раз оставался на Второй базе, и, скажу по совести, меня куда больше волновала безопасность товарищей в

предстоящем вояже, нежели гипотеза ленинградского профессора Вейнберга о Втором магнитном. Слишком свежо было в памяти знакомство с полюсом географическим.

Тревога оказалась напрасной. Через трое суток с небольшим в ясном небе показались самолеты со знакомыми номерами на плоскостях. Черевичный и Котов, Острекин и Сенько, Сомов и Гордиенко вышли из кабин усталые, но свежевыбритые.

— Сенсация отменяется, — улыбнулся Острекин, здороваясь со мной. — Чего нет, того нет… — он развел руками.

Потом, устроившись на отдых в палатке, геофизик рассказывал о результатах магнитных наблюдений. На 86-й параллели и 180-м меридиане, где предполагалось существование Второго магнитного полюса северного полушария, магнитное наклонение составляет угол не 90°, как ожидалось, а чуть меньше; горизонтальная составляющая несколько превышает нулевое значение. Магнитные меридианы там не сходятся в одну точку, а лишь сближаются в узкий пучок почти параллельных линий, устремляясь дальше к Канадскому арктическому побережью, где расположен Магнитный полюс северного полушария.

— Та-ак, Емельяныч, стало быть, закрыт твой полюсок, — подтрунивал над другом Черевичный. — Выходит, зря мы тут по ледяшкам прыгаем, горючку жжем. Один только убыток казне от твоей затеи, ученый муж.

— Спокойно, Ваня, — не сдавался Острекин. — Наука, брат, требует жертв, не говоря уже о расходах… Ты, Ваня, вспомни, что великий Фритьоф в свое время говорил: «Никакой труд на поприще исследований не пропадает даром, даже если он исходит из ложных представлений». Для составления достоверных магнитных карт, а они нужны и тебе, авиатор, и мореходам, понадобится нам еще основательно поработать. И Нансена мы во многом еще дополним.

Выслушав сообщение Сомова и Гордиенко о температуре придонных вод на границе восточного и западного полушарий, в разговор вступил Гаккель:

— Смотрите, что получается, ребята: и у вас там, и у нас тут, и у Трешникова в Третьем лагере — словом, всюду на востоке температура минус 0,4 градуса, такая же, как и та, что ты, Емельяныч, в сорок первом году отмечал, когда сидел с Казаком на Полюсе недоступности. Так или нет? Так… А на западе что? Там и папанинцы, и седовцы, да и Нансен на «Фраме» зафиксировали в придонных слоях минус 0,8°.

Гидрологи заговорили о том, что теперь, очевидно, и найдена та подводная преграда, о существовании которой догадывались они, сопоставляя температуры придонных вод в высоких

широтах — на западе и востоке. Видимо, холодные придонные воды, распространяясь к северу от Гренландского моря и встречая на своем пути эту преграду, не могут проникать дальше на восток.

— Как же она тянется та преграда? — задумчиво произнес Гаккель. И, достав чистую бланковую карту, едва уловимыми прикосновениями карандаша провел на ней несколько волнистых линий. — Может быть, так, а может быть, и вот этак?

Оживленно обсуждались гидрологами и результаты послед них промеров Гаккеля за время дрейфа льдины Второго лагеря. На 86° северной широты, когда лот достиг дна, счетчик лебедки показал 1290 метров. Всего же за девять дней дрейфа льдины в западном направлении глубины уменьшились с 2700 до 1290 метров, то есть почти на полтора километра. Потом направление ветра изменилось, льдина стала дрейфовать к юго-востоку, и глубины снова начали возрастать.

— Везет тебе, Як Як, — шутил Гордиенко. — Сидишь на одном месте и этаким Колумбом себя чувствуешь, без особого труда взобрался на высоченную подводную гору. А мы с Мишей на макушке шарика как мучились, едва не потонули вместе с лебедкой, но ничего особенного там не обнаружили…

В самом деле, промер на широте 90°, доставшийся Гордиенко и Сомову ценой риска жизнью, показал глубину 4039 метров, то есть примерно столько же, сколько обнаруживали в высоких широтах предыдущие исследователи — Ф. Нансен, папанинец П. Ширшов, седовец В. Буйницкий. Очевидно, Северный полюс относится к той же области больших глубин, которая была захвачена дрейфами «Фрама», станции СП-1 и «Седова». А Второй лагерь нашей экспедиции оказался над большой подводной возвышенностью, никому дотоле не известной. Значит, разумно планировал Арктический институт работы на весну 1948 года, избирая для первоочередных исследований район к северу от Новосибирских островов. Промеры Гаккеля подтверждали теперь правильность этого выбора.

— Однако, черт возьми, что же это за возвышенность? Отдельный горный или целый хребет, подводный порог? — потирал затылок Яков Яковлевич. — Если хребет, то как он простирается: по широте или по долготе?

Помолчав с минуту, он скомкал и бросил свой карандашный чертежик:

— Пока все это — гадание… Много предстоит еще трудиться и нам тут на льду, и институтским нашим биологам, гидрохимикам в лабораториях. Однако начало уже положено.

— Согласен с тобой, Як Як, — поддержал Острекин. —

Скажем прямо: до сих пор очень мало мы знали о Центральной Арктике… Считали же синоптики еще недавно, что в приполярном районе господствуют антициклоны, постоянное высокое давление. А папанинцы во время дрейфа да и мы вслед за ними убедились в обратном. Или возьмем представление о льдах. Можно ли теперь по-прежнему считать, что в высоких широтах господствуют сплоченные поля многолетнего пака? Думаю, нет. Почему же тогда были распространены подобные далеко не верные представления? Да лишь потому, что никто на практике не проверял теоретических предположений. Исследователи прошлого — и наши, и зарубежные — посещали эти края крайне редко, с огромными перерывами. А науке нужны сведения, основанные на опыте, на непрерывных систематических наблюдениях по всей Центральной Арктике. Только тогда теоретические построения будут верны… Главное же для того, чтобы вести такие наблюдения, у нас есть. Это наша авиация.

— Ага! — обрадованно воскликнул Черевичный. — Вспомнили жрецы науки и про нас — воздушных извозчиков.

После этих слов Острекин встал (что было не так уж легко сделать в тесноте палатки) и отвесил своему закадычному другу поясной поклон.

— Не прибедняйся, Казак! Ты по Арктике разъезжаешь в колеснице триумфатора.

Эта беседа между делом, в короткие минуты досуга, одна из многих наших бесед на льду океана, крепко запомнилась мне. Сколько раз потом всплывали в памяти клубы табачного дыма под низким полотняным куполом, стремительная жестикуляция Черевичного, усталый после полетов, клюющий носом Котов, — в курчавой его шевелюре после дерзкого взлета с обломков льдин на полюсе заметно прибавилось седины… Встрепанном, взбудораженным выглядел обычно сдержанный Гаккель. Часто сморкался Гордиенко, страдавший жестоким насморком. Сомов тоже, видать, изрядно промерзший, все время протягивал руки к синему огоньку газовой плитки. Из-за широкой спины Острекина выглядывал тонкий профиль Сенько.

А сквозь брезентовые стенки палатки доносился гул моторов. Все новые и новые самолеты садились во Втором дрейфующем лагере, уходили отсюда в очередные прыжки, курсировали между Большой землей и былой «областью недоступности».

Вскоре экспедиция «Север-2» была завершена. Ученый совет Арктического института высоко оценил ее итоги.

Сравнительный анализ водных масс на западе и востоке центральной части Северного Ледовитого океана прямо указывал на существование подводного хребта, пересекающего океан в

меридиональном направлении. Был составлен эскиз новой батиметрической карты. Первые изобаты — линии равных глубин — хоть и вычерчивались по данным пока еще немногочисленных промеров, но все же подтверждали: подводный порог надо искать в направлении от Новосибирских островов к району полюса и далее к Земле Элсмира, что в Канадском арктическом архипелаге.

В соответствии с этим планировалась и очередная высокоширотная воздушная экспедиция. Весной 1949 года Черевичный, Котов, Титлов, Задков, Масленников, Козлов и другие полярные асы высаживали ученых уже в тридцати точках. Испытанный метод площадной съемки, обеспечивающий синхронное наблюдение во многих пунктах, полностью себя оправдал. Новые воздушные маршруты вдоль и поперек пересекали недавние белые пятна. Ледяные поля в океане становились для пилотов такими же привычными посадочными полосами, как и аэродромы на материке и островах.

Однако не всегда океан показывал себя гостеприимным. Когда в конце апреля 1949 года неподалеку от «точки земной оси» Черевичный вместе с Агровым и Каминским высадили подвижную группу Сомова, там повторилась уже памятная «полундра».

Сделав лунки, гидрологи приступили к наблюдениям. Установили свои приборы и геофизики. Агров и Каминский с экипажами расположились в палатках на отдых. А Иван Иванович, старший в группе, слетал поискать запасную площадочку — на всякий непредвиденный случай.

Перед возвращением не мешало перекусить. Испытанный в экипаже кулинар штурман Вадим Петрович Падалко сварил к обеду чудесную уху из нельмы, Черевичный, тоже не промах по этой части, приготовил строганину из мороженой оленины. Но начавшаяся подвижка льдов прервала трапезу друзей. Стали разбирать палатку, заводить моторы. А трещины наступали со всех сторон.

— Площадочка тесная была, сзади полынья, спереди торосы, вроде как у вас тогда на полюсе, — рассказывал впоследствии Иван Иванович. — Однако не сомневался — взлечу, оторву машину. Но вот, представь себе, когда уже все вещи к самолету перетащили, треснуло поле между мной и остальными нашими ребятами. Ахнуть не успел, уже не трещина — целое разводье. На одном его берегу ребята со всеми пожитками, аэроплан, на другом командир — один-одинешенек. Что тут делать? Раздумывать некогда. Снял я унты, перебросил их через разводье, а потом в меховых чулках и сам с разбегу перемахнул. Без мотора был взлет, ничего не скажешь, рискованный…

Эпизод этот, рассказанный Черевичным в Москве, дома, за чайным столом, разумеется, не был включен в отчет экспедиции 1949 года. Там речь шла не о деталях трудной и опасной работы, нет — о главных ее результатах. К числу «1290» — «рекордному» по минимальной глубине промеру 1948 года — прибавился новый «рекорд», установленный в 1949 году. На полградуса севернее прошлогоднего Второго лагеря гидрологи А. Ф. Трешников и Л. Л. Балакшин обнаружили теперь глубину в 1005 метров. Вместе с результатами еще ряда промеров это давало представление о контурах гребня хребта, простирающегося к северу от Новосибирских островов.

— Если в прошлом году мы своими лотами только зацепили за хребет, то теперь оседлали его, — шутил Гаккель, вычерчивая новые и новые линии изобат.

Условность образного выражения очевидна. По-прежнему толща вод скрывала от человеческого глаза горы, возвышающиеся над ложем океана. Только в общих чертах ученые представляли себе расположение гигантских складок земной коры. Но существование порога, пересекающего океан, подтверждалось исследованиями, проводившимися теперь одновременно и в западной, и в восточной частях Центрального Арктического бассейна.

Итоги двух высокоширотных воздушных экспедиций, приведших к выдающемуся географическому открытию XX века, высоко оценила Родина. В декабре 1949 года Указом Президиума Верховного Совета СССР звание Героя Советского Союза было присвоено Ивану Ивановичу Черевичному, Михаилу Емельяновичу Острекину, Александру Алексеевичу Кузнецову, Илье Спиридоновичу Котову, Василию Никифоровичу Задкову, Героями Социалистического Труда стали наиболее отличившиеся авиаторы и ученые. Большая группа исследователей высоких широт была награждена орденами.

В следующем 1950 году состоялась очередная, третья по счету большая воздушная экспедиция. Самолеты с научными десантами опускались теперь на дрейфующем льду уже в 50 пунктах. Площадная съемка Северного Ледовитого океана исчислялась уже миллионами квадратных километров.

В 1951 году Арктический институт выпустил первым изданием новую батиметрическую карту Северного Ледовитого океана, составленную профессором Гаккелем. Сколько радости принес полярникам высоких широт этот многокрасочный лист, запечатлевший плоды их тяжелого и опасного труда!

Если бы можно было осушить Северный Ледовитый океан, то на дне его предстали бы перед нами горы, тянущиеся почти на

1800 километров от Новосибирских островов через район географического Северного полюса к Гренландии и Земле Элсмира, — хребет немногим ниже Кавказского, но значительна выше Уральского. Вершины его поднимаются над ложем океана на 2500—3000 метров. Президиум Академии наук одобрил предложение Арктического института: присвоить этому хребту имя Михаила Васильевича Ломоносова — великого северянина, отца русской науки.

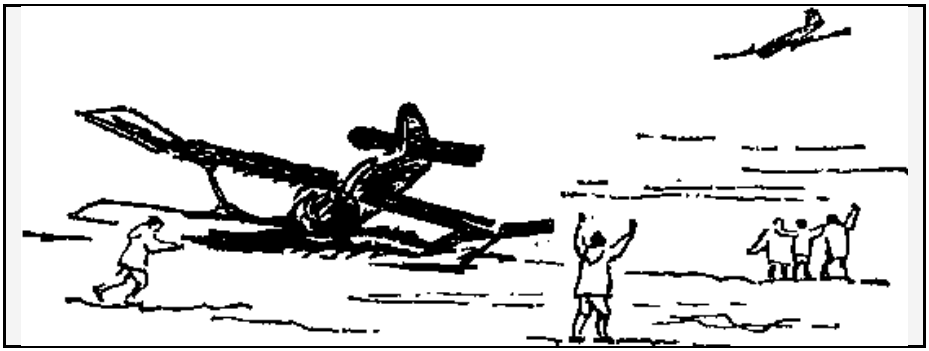
Геологи определили возраст хребта Ломоносова в сто — сто десять миллионов лет, считая, что он образовался в третичный период, когда на всей нашей планете происходили интенсивные горообразовательные процессы. Вероятно, хребет Ломоносова возник одновременно с Верхоянским хребтом, когда на месте Северного Ледовитого океана располагались больший площади суши. Исследования хребта Ломоносова позволяют установить связь в геологических структурах Северной Азии и Северной Америки.

Таким образом, открытия советских полярников внесли много нового в науку о древнейшей истории Земли.

— А ведь не думал не гадал ты, Летучий Казак, что выпадет тебе такая судьба: и подводником станешь, и геологом, — шутил Михаил Емельянович Острекин, возвращаясь однажды вместе с другом с научного заседания.

— Крылышки, Миша, все крылышки, — посмеивался Черевичный, — На морозе они у меня растут, закаляются.

КОЧЕВНИКИ ВЫСОКИХ ШИРОТ



Бывают в жизни любопытные совпадения событий, дат…

Снова ступить на дрейфующие льды Центральной Арктики мне, журналисту, географу-любителю, посчастливилось лишь спустя шесть лет после памятной экспедиции «Север-2». И снова в апреле. И день первой высадки пришелся на девятое число…

Я вспомнил об этом в просторной грузовой кабине ЛИ-2, самолета Ильи Спиридоновича Котова, сидя на своем свернутом спальном мешке рядом с давними знакомыми: гидрологом Алексеем Федоровичем Треншиковым и кинооператором Евгением Павловичем Яцуном. Только троих пассажиров взял с собой пилот на поиски льдины для будущей долговременной дрейфующей станции «Северный полюс-3». Трешникову — начальнику станции, как говорится, сам бог велел летать. Ну а представители кинохроники и прессы, понятно, увязались.

Вчера еще сидели мы на мысе Челюскин, позавчера были на Диксоне, неделю назад стартовали из Москвы. Месяца не прошло с того дня, как дома у меня раздался телефонный звонок и в трубке послышалась знакомая скороговорка Черевичного:

— Здорово, летописец! Как, есть еще порох в пороховницах? Не соскучился по моржам? Судя по «Огоньку», ты все больше по средним широтам путешествуешь.

В самом деле, командировки мои по стране за последние годы захватывали то Волго-Дон, то стройки новых гидростанций на Волге, то сибирскую и казахскую целину, то Киргизию. Как-то не случалось забираться севернее Карелии и Кольского полуострова. Хотя, конечно, за всем, что происходит в Арктике, я следил.

Телефонный звонок Ивана Ивановича стал для меня чем-то вроде сигнала трубы. После моего кавалерийского наскока

редактор не мог остаться равнодушным ни к малоизвестному широкой публике горному хребту на дне океана, ни к предстоящим «океанским новостройкам» — дрейфующим станциям СП.

Новая воздушная экспедиция в высокие широты, которой руководил тогдашний начальник Главсевморпути Василий Федотович Бурханов, своим размахом значительно превосходила все предыдущие. Три летных отряда входили в ее состав. Первым — «прыгающим» — командовал И. И. Черевичный, двумя другими — по высадке станций СП-3 и СП-4 — И. С. Котов и М. А. Титлов. Кроме обычных экспедиционных самолетов на лыжных и колесных шасси было решено применить (впервые в Арктике) вертолеты, оставив их обслуживать СП, зимовать на льду вместе с учеными.

С Диксона отряды разлетались по своим маршрутам. На Чукотку отправился Титлов, чтобы оттуда высаживать на лед группу Е. И. Толстикова — будущую СП-4. На мыс Челюскин вылетали Котов с Трешниковым. На Землю Франца-Иосифа отбыли «прыгуны» во главе с Черевичным и Острекиным. Им предстояло вести работы над хребтом за полюсом.

— Напрыгаться с нами вместе, покочевать еще успеешь, — сказал мне на прощание Иван Иванович. — А пока отправляйся с Ильей, поглядишь, как там Алеша новоселье начнет обживать. Попутно и знакомые места посмотришь, где когда-то плавал на кораблях.

Так я и поступил, справедливо полагая, что романтики странствий не только в познании неведомого, но и в сравнениях, сопоставлениях дня нынешнего с днем минувшим…

Всего несколько часов ночного полета (ночью в Арктике теперь летают запросто) понадобилось Котову, чтобы преодолеть расстояние между Диксоном и Челюскином — тот самый путь, которым в августе 1933 года добрую неделю пробивался ледокол «Красин» с морским караваном. Истинным праздником стало тогда для всех моряков достижение мыса Челюскин — самой северной точки Евразии. Подумать только, сразу, единовременно сюда прибыло столько же кораблей, сколько за всю предыдущую историю плаваний в Арктике! С какой радостью встречали нас заросшие бородами челюскинцы-зимовщики, первые люди, проведшие год здесь, в крохотной избушке. С каким почтением подходили мы вместе с ними к гурию Амундсена — пирамиде из камней, когда-то, давным-давно сложенной норвежцами…

И вот я на мысе Челюскин спустя двадцать один год. На рассвете, когда тут, за 77-й параллелью, вступил в свои права долгий многомесячный полярный день, самолет Котова

приземлялся рядом с большим поселком. Крылатые мачты ветродвигателей, высоченные радиоантенны, целый квартал жилых домов и складских помещений, двухэтажное с башенкой здание рядом с гурием Амундсена — все это я наблюдал здесь впервые. Узнав вскоре, что эта «туманная станция» обслуживает своими сигналами судоходную трассу, я мысленно начал подсчитывать, сколько же кораблей проходит каждую навигацию мимо самой северной точки Евразии…

А на другой день, снова садясь в самолет, подумал: вот и югом становится для меня мыс Челюскин. Наш курс теперь — высокие широты. Проплыли под крылом одетые рваными облаками вечные глетчеры Северной Земли. Югом стал для нас и этот пустынный архипелаг. Уже работала временная дрейфующая база экспедиции за 85-й параллелью. Привычная глазу картина: черные купола палаток, сложенные в штабель бочки с бензином. Только ярко-красный вертолет казался необычным гостем среди своих собратьев — лыжных ЛИ-2 и колесных ИЛов.

— Неплохо устроились, — приветствовал своих коллег Трешников. — Однако пора, ребята, и постоянное место жительства себе присматривать. Полечу с Ильей Спиридоновичем дальше.

Летим… В этом районе высоких широт я впервые. Но воздушная дорога выглядит почему-то знакомой. Наверное, потому, что ледовый покров океана сверху кажется всюду одинаковым. Всюду ровные поля перемежаются с торосистыми нагромождениями, с полыньями. И кажется мне временами, что продолжаю я свой вояж в Центральную Арктику, начатый шесть лет назад из Тикси.

В поисках льдины для высадки СП мы находимся уже седьмой час, по календарю наступают новые сутки. Какое же сегодня число? Оказывается, 9 апреля.

И опять наплывают воспоминания: сколько волнений, переживаний было тогда, шесть лет назад, у всех, кто наблюдал с борта флагманского ИЛа первую посадку Черевичного… И как спокойны теперь все мы, кому предстоит точно такая же, не менее рискованная посадка вместе с Котовым. От промежуточного лагеря па льду нас отделяет не одна сотня километров, от твердого матерого берега, наверное, тысячи полторы. В тесной крылатой коробке над океаном нас девять человек (шесть авиаторов и три пассажира). При нас два мотора, радиостанция — Но нынче мы чувствуем себя дома — в своей все более обживаемой Арктике.

Высказав эту мысль вслух, прежде чем сделать запись в блокноте, замечаю иронические ухмылки Котова и Трешникова.

Недовольны они пока результатами поисков. Не очень-то устраивает обоих лежащее под нами обширное паковое поле, чья бугристая поверхность уже изрядно сглажена летними оттепелями и зимними ветрами, былые торосы стали пологими «лбами». Место для постройки станции вроде бы надежное, но опуститься тут на тяжелой двухмоторной машине можно только с риском.

Посовещавшись, пилот и гидролог приходят к такому выводу: садиться надо километрах в девяти от пакового поля на ровной, молодой по возрасту льдине.

— Грузы оттуда будем возить вертолетом, вроде как на такси с вокзала в город, — говорит Котов.

— Согласен, — улыбается Трешников, — думаю, в общей сумме транспортных расходов экспедиции еще одна перевалка не будет такой уж накладной.

Итак, садимся. Арктика, хоть и «своя», хоть и «близкая», все же остается Арктикой… Сколько раз ни высаживайся на дрейфующий лед, всегда это связано с тревожным ожиданием. Как поведет себя зыбкая кора океана, когда ее коснутся тяжелые лыжи? Кажущаяся сверху такой надежной, она может оказаться недостаточно прочной, и тогда многотонная наша машина, мгновенно провалившись, исчезнет в пучине… В какой бинокль разглядеть с высоты припорошенные снегом трещины, крутые наддувы, острия торосов, чьи очертания скрадывает слепящий солнечный свет.

Знаю: Илья Спиридонович на все эти мучающие меня вопросы только пожмет плечами. Вижу: за штурвалом он так же невозмутим, даже весел, как и несколько минут назад, когда выходил из пилотской подкрепиться горячим кофе. Чувствую: наш командир готов к посадке.

Торосы, сразу став огромными, проносятся под нами, сверкая из-под снега острыми голубыми гранями. Резкий гудок из пилотской кабины предупреждает всех нас: «Не двигаться, сидеть по местам!» Толчок… второй… третий… Лыжи скользят все медленнее. Открыв дверь, механик Володя Водопьянов выбрасывает на лед упакованную в тюк запасную ручную рацию. (Предосторожность не излишняя: а вдруг где-то все-таки треснет под нами лед.) Нет, не треснул… Спустив трап, выходим из самолета, волчками вертимся вокруг стального стержня — бурим лед, проверяем его толщину.

— В самый раз, — торжествует Трешников, вытягивая из отверстия во льду пронумерованную рейку, мокрую от морской воды.

И обнимает Котова:

— Ну, Спиридоныч, спасибо!

Сияет и Котов:

— Выходит, не зря я у Черевичного учился, не зря с Казаком в паре ходил на первые высадки.

Устраиваемся на льдине, как положено новоселам: ставим палатку, выпускаем над самолетом змей походной антенны, посылаем в эфир свои позывные. Услышит их начальник экспедиции Бурханов на Диксоне, а возможно и Иван Иванович в своем дрейфующем лагере. Где-то он сейчас, наш Летучий Казак, какой по счету прыжок совершает над подводным хребтом Ломоносова?..

Проходит неделя, вторая моей оседлой жизни в лагере Трешникова, нанесенном на карты экспедиции с координатами 86° северной широты и 180-й меридиан. Открыта дрейфующая Станция СП-3, ставшая уже небольшим поселком. Тут теперь и жилые палатки, и постоянно действующая рация, и своя дизельная, и вертолет, и автомобиль — газик-вездеход.

— Богато живете, орлы, — одобрительно заметил доктор Географических наук М. М. Сомов, навестивший нас как заместитель директора Арктического института. — Все у вас как на Большой земле…

А мне, однако, пора прощаться с гостеприимной СП-3. Надо еще поспеть в прыгающий отряд — к Черевичному и Острекину. Лечу туда, за полюс, кружным путем, с пересадками на Северной Земле, в Усть-Таймыре, на Диксоне и Земле Франца-Иосифа, — маршрут чуть покороче знаменитого в свое время чкаловского. Но сколь привычен он пилотам Петру Павловичу Москаленко и Михаилу Степановичу Васильеву, в кабинах у которых находится место не только для меня, но и для других пассажиров — участников экспедиции, путешествующих над Северным Ледовитым океаном по делам службы.

И сколько памятных встреч в пути… Одна «точка Каша» чего стоит! Сидят на льдине за 88-й параллелью вместе со своей краснокрылой «Аннушкой» пилот Алексей Аркадьевич Каш и штурман Борис Семенович Бродкин. В этакую даль забрались на одномоторной стрекозе! Превосходную площадку выбрали для «промежуточного аэропорта» на трассе, ведущей к заполюсному дрейфующему лагерю Черевичного. Я помню Алешу еще младшим бортмехаником в экспедиции «Север-2», Борю — стажером у А. П. Штепенко. Славные парни — компанейские, артельные! Приветливо встретили они ИЛ М. С. Васильева, очень обрадовались гостинцам с Большой земли — тортам и шампанскому. Всем доволен экипаж «Аннушки». Но…

— Летаем мало. То ли дело там, за полюсом, у Иван Иваныча!

По радио слыхать, что ни день — новые прыжки и посадки.

В очередной такой прыжок командировал меня по старой дружбе Черевичный вскоре после того, как Васильевский ИЛ опустился на широченном и ровном ледяном поле за полюсом, где базировался его отряд. Идем «лазать по хребту»…

Что сказать о горах Ломоносова, неведомых альпинистам? Как представить возвышенности, пики и ущелья, если хребет не показан на карте привычными глазу коричневыми волнистыми линиями? И можно ли ощутить неровности земного рельефа, когда внизу под крылом самолета бескрайняя — то белесая, то пятнистая — равнина дрейфующего льда?

Поглядывая из окна кабины, я вспоминал недавние встречи в Москве с исследователями Тихого океана — сотрудниками Института океанологии. Уже давно изучают они глубоководные впадины и подводные возвышенности близ Курильской гряды и Камчатского побережья. На долгие месяцы уходит в плавания экспедиционное судно «Витязь», оборудованное множеством специальных устройств для научных работ в океане. На любой глубине — пусть под килем хоть десять километров — «Витязь» становится на якорь. С неподвижной палубы его ученые спускают свои приборы в пучину. А когда корабль на ходу, в штурманской рубке включается эхолот и перо самописца автоматически вычерчивает на ленте контуры океанского дна.

В высоких широтах Северного Ледовитого океана ни о чем подобном не приходится и мечтать. Тут дно скрыто не только толщей вод, но и непрестанно движущейся ледяной корой на поверхности. В приполюсные края не поплывешь на морском корабле, не отдашь тут якоря. Здесь все решают корабли воздушные.

Выбирая льдину для посадки, наш командир Виктор Михайлович Перов полностью доверяет астрономии и океанографии. Координаты как раз те самые, что предусмотрены заданием Черевичного и Острекина. Счет параллелей, опоясывающих земной шар, подходит к концу, полюс рядышком. А по меридиану, что сейчас под нами, самолет над восточным, тихоокеанским склоном хребта Ломоносова. Здесь под толщей соленых океанских вод земная кора приподнята гигантскими складками.

Но пилот мыслит сейчас иными, куда более скромными масштабами. Поле меж грядами торосов широкое, просторное. Снежок на льду неглубокий. Словом, можно садиться. Медленно отпуская штурвал, Перов ведет машину по отлогому спуску. Хвост самолета чуть наклоняется, пол кабины из горизонтального становится покатым. Лыжи, приминая пушистый снег, скользят

мягко, без толчков. Сели!

Распахиваем грузовые двери кабины, опускаем на лед громоздкую лебедку, баллон с газом для плитки, свернутые в тюки части палатки. И старший механик Алексей Ильич Зайцев возглашает зычным кондукторским баритоном:

— Станция! Приехали, товарищи прыгуны…

Да, нам предстоит очередная станция — серия глубоководных исследований. Пока молодой гидролог Залман Маркович Гудкович взрывает лед — готовит лунку, а геофизик Павел Кононович Сенько устанавливает теодолит и магнитный самописец, из самолета доносится писк морзянки, и высоко над машиной чуть колышется на ветру змей походной антенны. Радист Мишустин то нажимает на ключ, то пишет в бортовом журнале. Рядом, в тесном проходе между пилотской и радиорубкой, стоит согнувшись высоченный Перов.

— В порядке, Виктор Михалыч, — докладывает радист командиру, — оба на своих местах… Иван Иваныч спрашивает: как дела у нас?

— Нормально, Витя, — кивает Перов, — передай, что начинаем работать.

На своих местах — в пунктах, намеченных планом, — две другие группы прыгающего отряда. Примерно в ста километрах от нас Черевичный с Острекиным, ближе к нам, километрах в пятидесяти, профессор Гаккель с пилотом Каминским.

Когда рядом с неподвижным самолетом разбита палатка и внутри зажжена газовая плитка, мы бережно развертываем на складном столике плотный хрустящий лист — уникальную, еще не вошедшую тогда в атласы батиметрическую карту Центрального Арктического бассейна. Густая синева океана испещрена мелкой рябью цифири: 3000, 4000 метров, что-то около 5000, снова три тысячи с небольшим… Четырехзначные числа глубин показывают дрейфы нансеновского «Фрама», папанинской льдины, ледокольного парохода «Седов». Но вот числа, набранные черным шрифтом, сменяются красными, — это промеры глубин, сделанные во время высокоширотных воздушных экспедиций. Красной цифирью отмечены контуры бледно-голубой полосы, которая от Новосибирских островов врезается в густую синеву океана, пересекает околополюсный район в направлении Гренландии и Земли Элсмира. Тут глубины — и два километра, и полтора, и километр. Тут проходит хребет Ломоносова. Вперемежку с красными цифрами виднеются карандашные пометки, сделанные уже в самые последние дни гидрологами отряда Черевичного — Острекина. Один из гидрологов, Георгий Андреевич Пономаренко, временно

откомандированный к «прыгунам» с места своей постоянной службы — станции СП-3, своим промером обнаружил минимальную глубину над хребтом — 954 метра, превзойдя «рекорды», установленные в прошлые годы Гаккелем и Трешниковым.

Для нашей экспедиции батиметрическая карта — рабочий документ, но почти каждому участнику она дорога как годы прожитой жизни.

— Помнишь, Конныч, чего стоил нам этот промер? — спрашивает Зайцев у Сенько, касаясь ногтем числа 4039 в точке Северного полюса. — Как там в самую полундру нерпа вынырнула?

Сенько улыбается с видимым огорчением:

— Упустили мы ее тогда, подстрелить-то подстрелили, а выловить не успели. Вот бы снять шкуру да в музей…

— Мы сами тогда чуть не угодили в музей с пересадкой на том свете, — смеется Зайцев.

В разговор вступает молчавший до той поры штурман Николай Михайлович Жуков:

— А я вот помню полюс в тридцать седьмом году. В мое время земная ось вела себя куда спокойнее…

И, отвечая на наши расспросы, бывалый аэронавигатор вспоминает, как медленно продвигалась от Москвы к «макушке шарика» Первая полюсная экспедиция:

— И понятно, давненько то было.

— Да, по моим понятиям, времена прямо-таки доисторические… Я в ту пору только из аэроклуба в училище поступал, — улыбается Перов.

Есть что вспомнить и самому молодому в нашей компании — гидрологу Гудковичу. В свои двадцать девять лет он — кавалер ордена Ленина, участник годичного дрейфа станции СП-2. Тогда, высаживаясь на льдину вместе с Сомовым, он едва успел получить диплом инженера-океанолога. Теперь заканчивает сбор материалов для кандидатской диссертации.

В нашей жилой палатке остается только дежурный, занятый делами кухонными. Все интересы дрейфующего лагеря Перова сосредоточиваются вокруг гидрологической лунки. Тут, проникая сквозь брезент рабочей палатки, солнечные лучи дают рассеянный свет. Морская вода в круглом обрамлении мокрого сероватого льда кажется чернильно-синей. Чугунный грузик на конце тонкого стального троса нависает над окном в пучину.

Гудкович смотрит на часы, кивает Зайцеву. Тот приподнимает стопор, и барабан лебедки, вращаясь, раскручивает трос. Грузик с всплеском ныряет в воду. В первые минуты темная лунка

серебрится множеством пузырьков. Потом снова становится стеклянно неподвижной. Если бы не скрип лебедки, могло бы показаться, что лот уже достиг дна. Но счетчик продолжает регистрировать каждый метр глубины. Сто… пятьсот… тысяча… Барабан все еще вращается.

— Заплатим старику Нептуну за постой. — Зайцев бросает в воду двугривенный.

Монета погружается медленно, кувыркаясь, точно осенний лист на ветру. Светлый кружочек долго еще виден в темной воде.

— Внимание, дно! — тихо произносит Гудкович, приглядываясь к счетчику.

Стрелка на шкале показывает 2164 метра. Гудкович открывает журнал, делает запись.

— Такие, значит, дела. — Перов набрасывает несколько слов на отрывном листке, передает его второму пилоту Денежкину:

— Сбегай, Гена, на рацию. Пусть Виктор Иван Иванычу передаст.

Мы с Перовым идем осматривать окрестные льды. Солнце скрылось за тяжелыми низкими облаками. Торосы, прежде выступавшие рельефно, теперь сливаются в белесые нагромождения. Но именно рассеянный свет позволяет подробно рассматривать лед на близком расстоянии, замечать то, что скрывалось в слепящем солнечном блеске.

— Видите, грязный лед, — Перов показывает на голубую точно отшлифованную ровную плиту, всю усеянную темными коричневыми точками. Песок это или ил, определить трудно: темные точки внутри льда.

Мы откалываем от тороса кусочек, многозначительно переглядываясь. Обоим до смерти хочется, чтобы лед оказался морским, соленым, тогда, вероятно, он отошел от берега какого-то еще не известного острова в океане. (Могут же быть такие острова, должен же какой-нибудь пик хребта Ломоносова выходить на поверхность!) Тащим нашу пробу на анализ в палатку гидрологов. И тут Гудкович, попробовав пятнистый кусочек языком, изрекает с профессорской важностью:

— Абсолютно пресный, ни малейшего привкуса соли.

Мы с Перовым малость расстроены: значит, острова нет. Жаль. Но к грязному льду, встреченному рядом с полюсом, относимся с прежним почтением: он пришел сюда в дрейфе откуда-нибудь из Лены, Енисея, Колымы, — такой путь тоже кое-чего стоит.

— Поглядите, каких мы чудищ наловили!

Зайцев опускается на корточки перед только что поднятой из воды планктонной сетью, показывает на небольшую медузу,

совсем крохотную креветку.

— Рыбку тоже можно было поймать, да мы с Лешей пожалели, — добавляет Гудкович.

— Ага… Как тот рыбак ту золотую рыбку, — смеется Зайцев, — погодите малость, она снова к нам приплывет.

Мы терпеливо ждем. Действительно, вскоре под толстым слоем воды, будто под стеклом аквариума, мелькает крохотная сайка. Серенькая, чуть серебрящаяся чешуей, она и впрямь может показаться нам золотой, эта рыбка, заплывшая к полюсу.

Снова стрекочет мотор, снова на барабан наматываются километры троса. Из глубин медленно всплывает гидрологическая вертушка. Метрах в тридцати от поверхности она хорошо освещена проникающими сквозь лед солнечными лучами. Белая по цвету, вертушка словно фосфоресцирует в чернильной синеве воды, кажется миниатюрным корабликом, фантастическим жюльверновским «Наутилусом»…

Все последующее выглядит куда прозаичнее. Подняв из лунки вертушку, заботливо отряхнув ее, Гудкович записывает в журнале скорость и направление подводных течений. Потом за пробами воды уходят на тросе в пучину батометры. Когда их поднимают снова, Зайцев открывает тонкие длинные цилиндры, переливает содержимое в бутылки, ворчит:

— Хитрое дело — одной посуды сколько требует.

Перов сочувственно оглядывает обоих: и молодого ученого, и пожилого практика-энтузиаста гидрологии. Оба выглядят усталыми, вымотанными после двухсуточной вахты на льду:

— Потерпите, мученики науки, на Первое мая отоспитесь, всем даст отгул отец-командир Иван Иваныч.

До первомайских праздников оставались считанные дни. Они были заполнены тревогой, которую никто из нас до сей поры не переживал.

— Пропал Каминский! — услышали мы от Черевичного, едва успев опуститься на просторном ледовом аэродроме базы отряда.

Пропал… Вылетел на своей «Аннушке» к месту очередного промера глубин над гребнем хребта, сообщил, что выбирает льдину. И вдруг прекратил связь.

Надо срочно вылетать на поиски. Кому лететь первому? Черевичный раздумывал недолго: конечно, ему, командиру отряда. Иван Иванович ушел в воздух, как всегда вместе с испытанным своим штурманом В. П. Падалко. Остальные экипажи трех самолетов оставались на базе. Ежеминутно всматривались мы в хмурый низкий небосвод, без конца теребили дежурного радиста: «Что там слышно в эфире?» Мы знали: мало шансов на успех поисков. Найти пропавший самолет, если сам он не дает

радиопривод со льда, почти невозможно. Но мы надеялись на чудо, потому что верили в своего командира.

Позднее, когда все завершилось благополучно и я показал Черевичному сумбурные бестолковые записи, сделанные в тот тяжелый день, он усмехнулся:

— На добром слове спасибо… Однако запомни, пожалуйста: вера без дел мертва. А для настоящего дела нужны настоящие люди. Не будь со мною Вадима, черта с два нашли бы мы Каминского.

Да, штурман Падалко, опытнейший мастер ледовой разведки во время навигаций на Северном морском пути, безошибочно советовавший командиру, какую льдину лучше выбрать для посадки в высоких широтах, показал себя и теперь во всем блеске. Штурманский расчет помогал пилоту и теперь, когда визуальные ориентиры отсутствовали, а эфир молчал.

Каково это: почти на бреющем ходить в облаках, изредка выныривая над самыми остриями торосов, едва не задевая за них лыжами шасси? Сколько поворотов, крутых виражей сделал Черевичный, следуя расчетам Падалко, над тем местом, где следовало ожидать аварийную посадку Каминского! До боли в глазах всматривались вниз все, кто был на борту машины. Но не видели никаких темных пятен, кроме редких разводий. Не мудрено спутать такие пятна с палаткой, с человеческими фигурами.

— Не может же палатка или разводье двигаться, — сказал вдруг второй пилот Андреев, толкая в бок командира.

Еще крутой поворот, еще вираж… Теперь уже и сам Иван Иванович ясно различал на льду несколько движущихся пятен: раз, два, три, четыре, пять. Ну, гора с плеч: значит, все там на льду живы! Ведь на борту «Аннушки» Каминского было пять человек.

Однако опуститься на лед там, где виднелись обломки самолета и бегающие взад-вперед, махающие руками люди, на тяжелом ЛИ-2 невозможно. Черевичный сбросил потерпевшим аварию свою ручную рацию и спальные мешки, вызвал с базы пилота Сорокина, а сам галс за галсом «утюжил» воздух над местом аварии до тех пор, пока Сорокин не прилетел ему на смену.

Надо ли говорить, что возвращение на дрейфующую базу отряда пяти «ледовых робинзонов» стало праздником для всех нас. Да к тому же это событие почти совпало с праздником Первомая, когда пожаловал к нам прямо из Москвы известный геолог академик Дмитрий Иванович Щербаков.

Ему — особо почетному гостю — предоставили первое слово

с самодельной трибуны — ящика, обтянутого кумачом.

— В вашем деле я пока новичок, товарищи полярники, — начал маститый исследователь гор и пустынь Средней Азии.

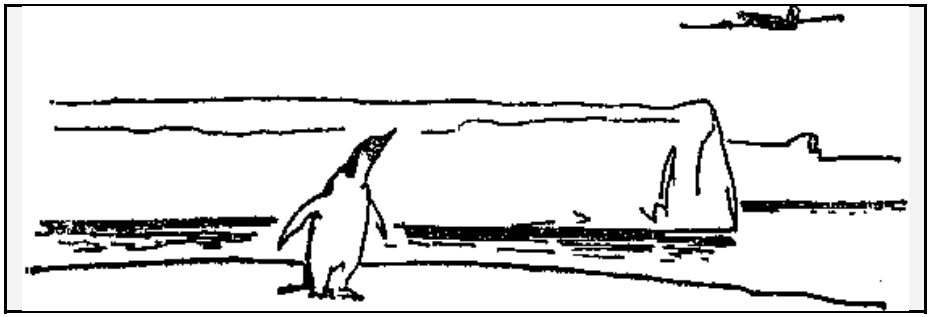
И столь проникновенно заговорил о подводном хребте, что казалось, вот-вот на какое-то мгновение льды расступятся и далекие горы Ломоносова вынырнут со дна на поверхность океана.

Держал речь и Черевичный. Не был рожден оратором наш деловитый и стремительный командир. Но мы от души аплодировали его скороговорке.

А потом в палатках, чокаясь шампанским, закусывая тортами — гостинцами с Большой земли, дружно провозгласили тост:

— Арктика теперь наша. Время собираться в Антарктиду!..

АДАМЫ ХОЛОДНОЙ ЗЕМЛИ



О чем только не говорили мы с Иваном Ивановичем, когда вернулся он из Антарктиды вместе со своим авиаотрядом, участвовавшим в Первой континентальной экспедиции. Каких только рассказов с яркими характеристиками событий и людей я от него не наслушался. Но больше всего запомнились такие слова Черевичного:

— Сроду Библией не зачитывался, а вот, представь себе, вспомнил Адама — прародителя человечества. Хорошо было ему — первожителю Земли: климат в субтропиках благодатный. Не то что нам — новоселам ледяного материка. К тому же Адаму на каждом шагу давал ценные руководящие указания господь-вседержитель, да и Ева, верная подруга, была рядышком. А мы, атеисты, только на себя могли рассчитывать. Ну, понятно, и скучали по нашим Евушкам, — далеко остались они, за экватором.

Иван Иванович ласково глянул на жену, хлопотавшую у стола, наспех накрытого в просторном номере одной из гостиниц Риги. Сюда, на встречу с вернувшимся полярником, съехались близкие, друзья.

Счастливая, помолодевшая, Антонина Дмитриевна говорила:

— Раньше, бывало, мы с Ваней на юг ездили отдыхать после Арктики. А теперь после южной зимовки, куда собираться и не знаю. Ты, отец, как, еще не решил?

— Да куда-нибудь на дрейфующую СП, мамочка. Закажем себе по радио палатку-люкс, — весело откликнулся Иван Иванович и обратился ко мне:

— Арктика супротив Антарктиды не то чтобы санаторий. Но все-таки… Знаешь ли, прав был Моусон, когда назвал шестой континент проклятой страной, царством пурги и ветров. А уж он-то, Дуглас Моусон, там, на Крайнем Юге, одним из пионеров был.

Помолчав с минуту, Черевичный заключил:

— Однако и в проклятой стране сумели обжиться русские мужики.

Словно в подтверждение последних слов, двери распахнулись, и в комнату шумной ватагой ввалился едва ли не в полном составе Первый антарктический авиаотряд. Были тут пилоты Алексей Каш, Гурий Сорокин, Николай Поляков, штурманы Дмитрий Морозов, Владимир Тулин, Михаил Кириллов, механики Алексей Зайцев, Василий Мякинкин, Михаил Чагин, Александр Мохов, Иван Шмандин, радисты Алексей Челышев, Герман Патарушин — давние мои знакомцы по Арктике.

Постараюсь теперь восстановить в хронологической последовательности все наиболее существенное о жизни и работе первых советских авиаторов, начавших летать за Южным полярным кругом.

Экспедиция Академии наук и Главсевморпути, снаряженная в связи с участием СССР в проведении Международного геофизического года, отправилась из Калининграда в конце 1955 года на двух дизель-электроходах — «Обь» и «Лена». Корабли эти, построенные специально для ледового плавания, успели показать себя в морях Арктики. Добротной современной техникой был представлен и воздушный транспорт: в трюмы и на палубы в разобранном виде погрузили самолеты ИЛ-12, ЛИ-2, АН-2, вертолеты МИ-4. Штурманы везли с собой аэронавигационные приборы, переконструированные с учетом особенностей южного полушария, карты звездного неба, в котором вместо привычной северянам Полярной звезды светит Южный Крест.

Машины дооборудовались на заводах некоторыми специальными устройствами применительно к особо суровому климату Антарктиды. Однако вследствие спешки (времени на сборы экспедиции оставалось в обрез) отряд Черевичного не получил самого главного — турбокомпрессоров и пороховых ускорителей, крайне необходимых для взлетов с высокогорных плато, где в разреженном воздухе резко снижается мощность моторов.

Не лучше, строго говоря, был снаряжен и наземный транспорт экспедиции: тракторы-тягачи, гусеничные вездеходы, отправляемые на кораблях в Антарктиду для санно-тракторных поездов, до сей поры были испытаны только в средних широтах.

— В общем, Иван Иваныч, взялись мы с тобой за гуж… — сказал как-то Черевичному начальник экспедиции Сомов, когда остались они с глазу на глаз в каюте на борту «Оби».

— Точно, Михал Михалыч, — ответил Черевичный, — лезем в

кузов, коли уж груздями назвались.

Многолетняя дружба связывала авиатора и ученого. Помнили они оба войну в Заполярье: в дни, когда Черевичный летал над Карским морем, разыскивая фашистский рейдер, Сомов на Диксоне побывал под артиллерийским огнем пиратов, готовясь к отражению вражеского десанта. Памятны товарищам и мирные годы, совместные научные десанты на дрейфующие льды. Немало помогал Черевичный Сомову в создании станции СП-2, не раз навещал он друга на льдине за время годичного дрейфа. Хорошо знали оба полярника своих нынешних спутников по дальнему вояжу за экватор — людей бывалых, испытанных странствиями по земному шару.

Но все-таки Антарктида представлялась обоим чем-то вроде другой планеты.

Таких зрелищ, что открывались порой в южнополярных водах, не случалось наблюдать прежде на Севере. Стоял Иван Иваныч на носу «Оби», стараясь на глаз определить толщину и крепость ледяного покрова, который медленно разрушался под нажимом корабельного форштевня. Густой туман заставлял корабль идти малым ходом. Вдруг завеса как-то сразу оборвалась. Корма судна еще оставалась скрытой туманом, а носовую часть уже ярко освещало солнце. Два исполинских айсберга впереди, казалось, излучали нежнейший голубой свет.

— Вот красотища! — восхищенно воскликнул стоявший рядом штурман авиаотряда Дмитрий Николаевич Морозов.

Иван Иванович нехотя согласился, но после минутной паузы заметил:

— Красота красотой, Дима, однако надо нам категорически запретить полеты над морем на малых высотах… Представляешь, чем грозит аэроплану такая встреча в тумане? Это в Арктике, где айсберги встречаются редко, можно низко летать на ледовой разведке, а здесь — ни-ни…

— Согласен с тобой, командир, — кивнул Морозов.

И оба замолчали, думая об одном и том же: легко сказать — полеты! Сначала надо еще машины собрать, опробовать, найти места для выгрузки, места для взлетов и посадок…

Вот и долгожданная бухта Депо. Голубыми скалами высится отвесный береговой барьер материкового вечного льда. Морской припайный лед, припорошенный снегом, нехотя уступает нажиму форштевня. При полном ходе «Оби» удается продвинуться лишь на длину корабельного корпуса.

Решили начинать с выгрузки на припай разобранного самолета АН-2. Сказано — сделано. Вскоре распакованный фюзеляж стоял на основании контейнера. Теперь дело за

монтажом лыжного шасси. Сколь ни увлечены были механики этой работой, всех отвлекло появление пингвинов.

— Глядите, прямо-таки маленькие человечки, — восхищенно воскликнул кто-то.

Нельзя было не залюбоваться четким строем черно-белых бескрылых птиц. Они важно вышагивали по льду, пристально глядели на людей, никогда прежде не виданных.

Погода стояла тихая, ясная. Снег искрился под солнцем: не наденешь темных очков — ослепнешь. Работа по сборке АН-2 спорилась. Пингвины, расположившись поодаль, с интересом наблюдали за всем происходящим. Но во второй половине дня птицы точно по сигналу построились в ряд и чинно удалились. А вскоре вдруг потускнело солнце, задул пронзительный ветер, поднялась слепящая поземка. Только успели моряки «Оби» поднять лебедками на борт собранный фюзеляж АН-2, как разразился шторм. Припай превращался в бурлящую снежную кашу.

— Крылья, крылья, — раздался чей-то крик. С края еще не разрушенного припайного льда над водой свисал ящик размером с одноэтажный дом, а в нем — плоскости «Аннушки». Казалось, вот-вот ящик свалится в бездну.

Тут показал свое мастерство капитан «Оби» Иван Александрович Ман. Малым ходом, очень осторожно подвел он корабль к контейнеру. А бортмеханики Мякинкин и Шмандин, не дожидаясь ничьих команд, с ловкостью акробатов спрыгнули с корабельного борта на ящик, ловко зацепили крюком за опоясывающий его трос. Судно тем временем уже относило течением от припая. И теперь от каждой секунды зависела судьба не только крыльев, но и двух смельчаков… Капитан снова повел корабль к разрушающемуся припаю. Одно неверное движение громоздкого корабельного корпуса, малейший просчет капитана — и…

Казалось, моряки и авиаторы соревнуются в сноровке и бесстрашии. Едва Мякинкин и Шмандин успели закрепить тросы на крюки, как край припая обрушился. Но в тот момент ящик был уже поднят лебедкой на палубу «Оби».

Ветер со временем стих, сквозь редеющие облака проглянуло солнце. С борта «Оби» спустили трактор с санями, вездеход. Вскоре поставленный на лыжи фюзеляж АН-2 вывели километра за четыре от стоянки корабля на береговой барьер. Там, найдя место для временного аэродрома, продолжали сборку.

И снова столь же неожиданно разразился шторм, теперь уже ураганной силы. Все, что было на припае, подняли лебедками обратно на палубу. А как быть с людьми, оказавшимися вдали от

корабля? Черевичный был уверен, что Каш, Чагин и Шмандин не бросят на произвол судьбы еще не собранный самолет. Нельзя и ему, командиру отряда, оставить своих людей без совета и помощи, когда третий день бушует непогода.

— А ну, ребята, кто со мной? — спросил Иван Иванович столпившихся у него в каюте встревоженных авиаторов.

— Я пойду, — подал голос радист Челышев.

— И я, — поддержал штурман Кириллов.

Сколько времени шагали трое сквозь бешено клубящиеся снежные облака, сказать трудно, никто не смотрел на часы. Казалось, четыре километра растянулись в сорок. Зато как приятно было увидеть полусобранную «Аннушку», надежно укрепленную тросами на «мертвяках» — металлических клиньях, вбитых в лед. Радовали Черевичного и усталые, заросшие щетиной лица троих ребят, собравшихся в палатке, уютно освещенной синим огоньком газовой плитки.

— Знаешь, Иван Иваныч, я уж думал: улетит «Аннушка» без нас. Да как бы и нас с Мишей и Ваней ветром не унесло в океан, — запекшимися губами улыбался Каш.

— Вижу, Леша, все вижу. Отстояли вы, орлы, аэроплан. Еще потерпим малость, вместе-то веселей. А там соберем «Аннушку», в небо пойдем.

Потерпели… Поработали… Пошли наконец в долгожданный полет. Каш — за штурвалом, Черевичный — на правом пилотском кресле. Пассажирами — Сомов и Ман. Вот что написал об этом Иван Иванович:

> «Самолет быстро набрал высоту. Под нами тянулась бесконечная белая пустыня. Слева под снежным покровом материк, справа скованное льдом море. Материк отделяется от моря ледниковым барьером. В нескольких местах барьер пересекается ледовым потоком, который медленно идет с возвышенных частей материка к океану. Его движение измеряется всего лишь несколькими метрами в год. Иногда ледниковый поток несет огромные валуны, камни, обломки пород.
>
> Все, кто находился на борту самолета, напряженно всматривались в даль. Каждому хотелось как можно скорее увидеть участок, где можно было бы начать строительство обсерватории..
>
> Мы пробыли в воздухе несколько часов, обследовали берег между шельфовыми ледниками Шеклтона и Западным, до горы Гаусберг. Выходов коренных пород мы не обнаружили, за исключением небольших скал в

районе, лежащем к югу от острова Хасуэлл.

На следующий день был совершен второй полет в район острова Хасуэлл. На этот раз на борту были научные консультанты экспедиции профессора Г. А. Авсюк, К. К. Марков и П. А. Шумский. Они тщательно обследовали этот участок и пришли к выводу, что здесь можно организовать поселок… Ученые заявили, что, возможно, удастся отыскать хорошие подходы к участку с моря; для строительства обсерватории могут быть использованы скальные выходы у края ледникового обрыва и практически неподвижные участки ледника, упирающиеся в эти скалы.

В третий раз АН-2 кружит над островом Хасуэлл. Летят с нами И. А. Ман, М. М. Сомов, профессора О. С. Вялов — геолог, А. М. Гусев — геофизик. Делаем посадку на ледник вблизи одной из скал, возвышающихся у самого берега. Смогут ли подходить сюда корабли, можно ли строить здесь поселок? Ходим смотрим и пожимаем плечами. Обрывистый край материкового льда высотой более 10 метров над уровнем моря изгибается в этом месте почти под прямым углом. В вершине угла и на стороне, обращенной к северо-западу, у самого обрыва выступают впаянные в его толщу четыре небольшие скалы. Самая крупная — в вершине угла — имеет ширину до 400 метров. Ее соседки значительно меньше. Расположены они на расстоянии 60—100 метров друг от друга. Против этих скал над поверхностью моря возвышаются семнадцать скалистых островков. Самый большой из них остров Хасуэлл. Водное пространство между островами заполнено множеством подводных камней, некоторые из них выступают из воды.

Обрадованный результатами своих усилий, наш отряд развил кипучую деятельность. В короткий срок в бухте Депо — на припае и на ледовом плато у берега — были сооружены временные взлетно-посадочные полосы».

Ученые тем временем детально изучили место, на котором предполагалось строительство базы, установили возможность подхода к берегу большого судна. После этого было заседание ученого совета экспедиции, все пришли к выводу: строить обсерваторию Мирный нужно на выходах коренных пород.

У строителей, ученых, моряков — свои заботы, у авиаторов —

свои. Стремясь пополнить транспортные средства отряда, механики с деятельным участием штурманов и радистов быстро собрали один из тяжелых самолетов — двухмоторный ЛИ-2. На нем Черевичный перелетел к месту будущих обсерватории и поселка, куда уже перешел и начал там выгружаться дизель-электроход «Обь».

Пока шла сборка второго ЛИ-2, Иван Иванович вместе с группой ученых вылетел к одному из интереснейших мест в районе работ экспедиции — Оазису Бангера, названному так по имени открывшего его американского летчика.

Оазис открытой земной поверхности в пустыне окружающего вечного льда. После надоевшего белого однообразия под крылом глаз пилота прямо-таки отдыхал, отмечая темные каменистые пятна, озера, речушки в долинах. Все выглядело на редкость приветливо. Одна беда — не найти сразу места, подходящего для посадки. Вызвав по радио в Оазис вертолет пилота Иноземцева, Черевичный полетел к берегу Нокса. Обнаружил близ него два островка, не обозначенные на картах. Присмотрел площадку примерно в центре ледника Шеклтона и тут же, опустившись на нее, установил по краям аэродромные флажки, выгрузил несколько бочек с горючим.

Вскоре в Оазисе начали работать геологи. Полеты туда из Мирного стали обычным делом, благо погода стояла тихая, ясная.

Но любому благополучию приходит конец. С наступлением осени Черевичный убедился в том, что общие особенности суровой южнополярной земли характерны и для тех мест, где каменистые породы свободны от ледового и снежного покрова: Оазис Бангера в климатическом отношении далеко не всегда является оазисом. Находясь в Мирном, Иван Иванович с тревогой читал радиограммы от Гурия Сорокина, который на ЛИ-2 опустился на купол ледника близ Оазиса и был застигнут там непогодой.

> «Порывистый ветер до 25 метров в секунду, машина держится на тросах, скользя по льду», —

это в первом сообщении.
А вот и второе:

> «Порывы до 30 метров в секунду, машина будто катается на коньках…»

Командир отряда давал пилоту советы по радио, как лучше крепить машину. Однако советы советами, а страшновато порой становилось в Мирном и ему самому — командиру отряда,

сидевшему в теплом домике. Сорокин сообщал о скорости ветра 50 метров в секунду — такой воздушный поток можно испытать, находясь на крыле летящего самолета. Как выдержать человеку такой ураган?

Шел второй месяц южнополярного новоселья. Рядом с «Обью» выгружался еще один корабль, прибывший от берегов Родины, — дизель-электроход «Лена».

— Гляди, Иван Иваныч, наш молодой антарктический порт еще не открыт, а уже плывут к нам заморские гости, — сказал Сомов и попросил Черевичного слетать в ледовую разведку для шедшего с севера австралийского экспедиционного судна «Кисти Дана».

Тогда в воздухе Черевичный впервые ощутил всю фантастическую дальную даль южнополярных краев: сказочными плавучими дворцами проплывали под крылом айсберги, освещенные летним незаходящим солнцем. Иссиня-черным выглядел Индийский океан, простиравшийся до горизонта. Казалось, там, за горизонтом, нет уже решительно ничего, там конец света. Но именно в эти минуты донесся до авиаторов родной голос Большой советской земли.

— С Москвой прямая связь, командир, — кричал взволнованный радист Патарушин, склонившись над левым пилотским креслом. — От дежурных по севморпутьскому радиоцентру всем нам привет!..

Как тут было не возликовать! Как не представить себе мысленно знакомое здание на улице Разина и другой дом — на Суворовском бульваре.

— Попроси, Герман, московских ребят на квартиру мне звякнуть, телефон мой — вот он.

— Да что вы, Иван Иваныч, кто из москвичей не знает ваш телефон…

Через несколько минут, вернувшись в пилотскую из своей радиорубки, Герман Патарушин протянул командиру прозрачный шелестящий листок:

— Вот, только Рита ваша дома оказалась.

В том полете именинником себя чувствовал не только радист. Штурман Морозов тоже потрудился на славу. Подробную характеристику ледовой обстановки и рекомендацию, как следовать к Мирному, сообщил он по радио австралийскому капитану.

Работали авиаторы и как бригада портовых грузчиков. Пришедшее вслед за «Леной» рефрижераторное судно выгружалось на припай. Оттуда воздушным путем скоропортящиеся продукты доставлялись на склад. «Портовая

страда» особо отмечалась в записях Черевичного: неутомимые водители вертолетов и «Аннушки» сделали тридцать рейсов, перебросив 25 тонн.

Когда над Мирным взвился Государственный флаг СССР и Сомов объявил официальное открытие первой советской обсерватории в Антарктиде, Черевичный собрался в дальний полет — к Южному геомагнитному полюсу, в район, где по планам экспедиции было намечено создание внутриматериковой научной станции.

Не впервой было ему отправляться в места, обозначенные на карте белыми пятнами. Но одно дело в Арктике, — там за продвижением самолета неотрывно следят береговые рации, на материке и островах работают радиомаяки и пеленгаторы. И совсем иначе выглядит Антарктида: на втором часу полета Патарушин записал в своем бортжурнале: «Прекращена связь с «Обью»». Это значит, что тут, за Южным полярным кругом, сколько ни сообщай свои позывные, никто тебя не услышит…

…Под крылом ИЛа — гладкие и пологие заструги: заснеженный покров ледяного купола похож на застывшие волны. Высотомер показывает уже 3650 метров над уровнем моря, а фактически самолет находится над земной поверхностью всего лишь в 150 метрах. Температура за бортом минус 31 градус. Какой же холодище должен быть у самого вечного льда? И это в феврале — антарктическим летом. Случись какая-нибудь неполадка с одним из моторов, неминуема посадка на «пузо» — с убранным шасси. Тогда помощи ждать неоткуда. Никогда прежде пилоты, да и все на борту не прислушивались так настороженно к гулу моторов.

ИЛ находился в полете уже пятый час, когда штурман Морозов определил координаты — 78° южной широты, 106° восточной долготы — и доложил командиру:

— Вышли в район Геомагнитного полюса!

Черевичный глянул на Сомова, стоявшего за пилотским креслом:

— Как видишь, Мих Мих, тут можно сажать аэроплан на лыжах.

— Так-то оно так, Иван Иваныч, — кивнул начальник экспедиции. — Но думаю, завозить сюда людей по воздуху не следует. Ведь резкое понижение атмосферного давления скажется на их здоровье. Пошлем лучше сюда санно-тракторный поезд. Отправим его из пункта, где высота купола не более двух с половиной тысяч метров. Там человеческий организм уже постепенно привыкнет к пониженному атмосферному давлению и в дальнейшем люди будут легче переносить кислородную

недостаточность.

Выслушав начальника экспедиции, Черевичный сделал круг над районом Геомагнитного полюса.

— А теперь, Мих Мих, пора и домой. Поскольку связи с нами нет в Мирном, наверное, беспокоятся.

Вскоре после посадки на аэродроме Мирного Иван Иванович записал в своей дневниковой тетради:

> «Что нового дал нам этот полет? Прежде всего мы убедились, что никаких гор, помеченных американскими летчиками в 1947 году на расстоянии 400 километров от побережья, нет. В районе Геомагнитного полюса высота плато над уровнем моря превышает 3000 метров. Температура воздуха в конце февраля — местного летнего месяца — на высоте 200 метров над плато держалась минус 33 градуса. Судя по наддувам и застругам, которые хорошо были видны нам во время полета, здесь преобладает восточный ветер. Само плато резко повышается от берега Правды и в 400 километрах от Мирного достигает высоты 2800 метров; далее начинается пологий подъем (на протяжении 1000 километров всего на 500 метров). При внимательном осмотре местности, над которой летел самолет, трещин не было обнаружено. Можно ли совершать посадки самолетов для проведения исследовательских работ на поверхности материка? Да, можно…»

Пора «мирянам» торить дорогу дальше на юг от обживаемого с каждым днем берега Правды. Разведчиком решено было отправить испытанную «Аннушку». Слетал Иван Иванович вместе с Кашем за 200 километров от Мирного. Сели на высоте 2000 метров в рыхлом снегу. Замерив длину пробега по лыжному следу, записав показание термометра и определив силу и направление ветра, пошли на взлет. Пробежав с полкилометра, машина оторвалась, хотя мощность мотора ее тут, на высокогорной площадке, стала значительно меньшей, чем на уровне моря. Сделали Черевичный с Нашем еще несколько таких посадок и взлетов на АН-2 и вернулись в Мирный с сознанием выполненной задачи: очевидно, что и ЛИ-2, машина куда более тяжелая, сможет садиться и взлетать в таких условиях.

Затем для разведки возможности посадок и взлетов на еще более значительных высотах плато Каш вылетел уже без Черевичного. Медленно тянулись часы ожидания для командира отряда. Радист Челышев с борта АН-2 сообщил о выборе площадки на высоте 2900 метров в 400 километрах от Мирного.

После этого связь надолго прервалась. «Неужто авария?..» Нет, не хотелось такому верить. Леша парень не только смелый, но и осмотрительный, неоднократно испытанный в Арктике.

В самом деле, и на этот раз Алексей Аркадьевич вскоре заявил о себе, о своем очередном новоселье:

> «Мороз 46, ветер 15 м/сек, видимость 500 метров, атмосферное давление 524 мм ртутного столба. ЛИ-2 принимаем. Одевайтесь теплее, у нас в палатке при горящей плитке минус 30 градусов».

«Как же они, бедолаги, там существуют?» — думал Иван Иванович, которому погода на пятые сутки позволила поднять в воздух ЛИ-2 и после долгих поисков обнаружить лагерь Каша. Да, все бедолаги числом пять (четверо авиаторов и профессор Гусев) выглядели неважнецки. Но старались бодриться. На посадке ЛИ-2, прыгая на застругах, изрядно «козлил», а при обратном взлете ему потребовался разбег в два с лишним километра. Зато по возвращении обоих самолетов в Мирный командир отряда смог подробно доложить начальнику экспедиции о дальнейших перспективах работы авиации в глубине материка.

Продолжал Иван Иванович испытывать и свою флагманскую машину — мощный ИЛ, совершив на нем разведывательный полет в направлении к Полюсу недоступности южного полушария — району, наиболее удаленному от побережья. Немало сюрпризов встретили авиаторы и здесь. Через час после старта достигли высоты 2700 метров над уровнем моря. Спустя два часа высотомер показывал уже 4000, а ледниковый щит, весь в снежных застругах, проплывал под самым брюхом машины. Но и здесь, осмотревшись по-хозяйски, можно было подыскать место для посадки.

Было пройдено свыше тысячи километров, когда ясная погода сменилась сначала дымкой, а потом и снегопадом. Стрелка радиовысотомера показывала всего 20 метров от ледяной поверхности, которая поднималась все выше и выше. Впереди мгла.

Временами казалось, что ИЛ изнемогает, из последних сил карабкаясь вверх. А что если вынырнет из мглы какой-нибудь не помеченный на картах горный хребет?..

Радиовысотомер начал показывать понижение высоты над уровнем моря. Но расход горючего резко повысился. «Хватило бы теперь только до дому дотянуть», — думал Черевичный, волей-неволей поворачивая на обратный курс. «Бог уж с ним, с этим Полюсом недоступности, довольно с меня одного подобного рекорда, достигнутого в свое время в Арктике».

Тем временем календарь да и погода предвещали приближение зимы. Авиаторы понимали, что за Южным полярным кругом она будет много суровее, чем в родном северном Заполярье, хотя Игарка там расположена примерно на той же широте, что и Мирный здесь. По литературе было известно, что зарубежные исследователи на зиму консервировали самолеты, разбирая их и закапывая в снег. Заслушав доклад Черевичного по этому вопросу, партийное собрание авиаотряда высказалось единогласно и вполне определенно: летать будем и зимой и в полярную ночь. Наземному транспорту, начавшему продвигаться в глубь континента, не обойтись без крылатых помощников.

Апрель в Антарктиде, соответствующий октябрю в северном полушарии, выдался в 1956 году на редкость суровый — двадцать четыре штормовых дня. Однако летали и в непогоду. Первым вдогонку санно-тракторному поезду Черевичный послал Каша с его «Аннушкой». Затем отправился и сам на ЛИ-2 вместе с Сорокиным. Через час после вылета из Мирного можно было хорошо рассмотреть два тягача и шесть буксируемых ими саней, вытянувшихся змейкой на белой целине. Рядом стоял самолет АН-2. Однако для ЛИ-2 посадка оказалась весьма трудной — поднявшаяся поземка снижала видимость. Машину несколько раз крепко тряхнуло на застругах, прежде чем Черевичный и Сорокин подрулили к балку — домику на полозьях — передвижной резиденции Сомова.

— Тяжко дается нам каждый километр, — рассказывал Михаил Михайлович. — Пока бушевала пурга, простояли шесть дней, потом разгребали сугробы. За гостинцы спасибо и вам, летунам, и особенно поварам мирненским. В наших походных кухнях готовить пищу — одно мученье, газ толком не горит, мясо не варится, — что поделаешь, сказывается высота.

Потолковали друзья и о дальнейших задачах авиаотряда: чаще надо наблюдать с воздуха за местностью, делать аэроснимки. Все больше глубоких трещин в ледниковом покрове встречает поезд на своем пути.

3 мая, пройдя 325 километров от Мирного, тягачи и сани с балками остановились на высоте 2900 метров над уровнем моря. Осенние дни становились все короче, крепчали морозы, свирепствовали пурги. В достигнутом пункте было решено создать первую внутриматериковую станцию Пионерскую.

Хотя работа летчиков, подвозящих продукты и снаряжение будущим зимовщикам, и усложнилась, полеты стали чаще. Очередной рейс командир авиаотряда поручил Кашу, уже зарекомендовавшему себя мастером посадок на больших высотах.

Алексей Аркадьевич и на этот раз благополучно опустился рядом с поездом, выгрузил горючее, продукты. Однако при взлете «Аннушка», ударившись о заструги, повредила стойку шасси. Доставить запасную из Мирного можно было только на ЛИ-2. Но чтобы посадить здесь тяжелую машину, понадобилось предварительно хоть как-то разровнять площадку трактором. Знал Черевичный: и тут постарается Алеха — парень-хват, ему и за рулем трактора не впервой, в Арктике, бывало, и мотористом на катерах плавал, и грузовики по бездорожью водил.

С наступлением зимы авиаотряд взял на себя роль снабженца внутриконтинентальной станции. На Пионерскую из Мирного вылетало сразу три самолета. Сначала в воздух поднимались два ЛИ-2, загруженные бочками с горючим, ящиками с продовольствием, баллонами с газом. Несколько позднее стартовал ИЛ, обладающий большой скоростью. В пути он быстро набирал большую высоту, обеспечивал радиосвязь с Пионерской и выводил к ней оба ЛИ-2. Потом все три самолета сбрасывали грузы — операция тоже не простая. Поскольку грузовых парашютов не хватало, бочки, летевшие вниз, нередко разбивались о снежный наст. Снова пришла на выручку смекалка механиков. Бочку, полную горючим, они вкладывали внутрь другой бочки — порожней, несколько большей по размеру, и надежно все это закупоривали. Двойная упаковка гарантировала сохранность груза.

Станцию Пионерская, которую возглавил профессор А. М. Гусев, официально открыли 27 мая. Днем раньше полярники проводили солнце. На долгие недели скрылось оно за горизонтом. Но полеты продолжались.

Не скучали авиаторы и в те дни, когда непогода вынуждала их оставаться на земле. В домике летного состава на столах разложены листы атласа звездного неба, карты прибрежных районов, вычерченные по данным аэросъемки, бортжурналы, записи выработки моторесурсов, технические акты о состоянии машин. Штурманы изучали направление и силу ветров, перепады барометрического давления, амплитуды колебаний температур, готовили кроки ледяных аэродромов, рассчитывали будущие маршруты. Механики планировали профилактический ремонт. Командиры кораблей обменивались опытом пилотирования в новых, отличных от Арктики условиях.

В те дни Иван Иванович записывал в своей походной тетради:

> «Ненастные штормовые дни следуют один за другим. Но как только стихает пурга и улучшается видимость, мы спешим на аэродром посмотреть, что натворил там

ветер.

А ветры здесь особые. Они пронизывают полярное обмундирование насквозь. Мелкий колючий снег проникает в одежку, набивается в рот и в нос, не дает дышать.

Особенно много хлопот он доставляет механикам, которым нужно всегда держать машины в готовности к полетам. Обычно ветер забивает плотным снегом всякое свободное пространство под капотами моторов, в плоскостях и хвостовом оперении, проникает внутрь моторов. Пурга иной раз продолжается и недолго, но всегда наделает столько, что потом приходится работать всему отряду: откапывать самолеты из-под снега — их заметало иногда по самые крылья. А сколько труда и времени уходит на то, чтобы подогреть моторы и масло в баках. И вся эта работа шла на воздухе при морозе, сковывающем движения…»

За время суровой зимы авиаотряд не потерял ни одной машины. К весне, когда удлинилось светлое время, реже стали пурги и ураганы, все самолеты были в строю. Командир отряда не без гордости доложил об этом начальнику экспедиции.

— Ну, коли так, Иван Иваныч, — сказал довольный Сомов, — слетаем для начала в Оазис, сделаем разведку для будущей выносной станции.

Первым в Оазис отправился Каш. Посадил свою «Аннушку» на льду одного из озер, подрулил к обрывистому каменистому мысу, чистому от снега. Едва выйдя из кабины, спутники пилота наперегонки бросились к земле, столь долго ими невиданной. Радостно начали собирать мелкие камушки. Некоторым даже показалось под солнцем настолько жарко, что они разделись до пояса, собрались загорать. По возвращении в Мирный Алексей Аркадьевич делился впечатлениями:

— Не Оазис, а Сочи. Курорт да и только.

При следующих полетах антарктический «курорт» встречал гостей ветрами и снегопадами. Но все же площадку для лагеря выносной научной станции присмотрели, расположили там палатки и приборы. Легко и удобно было самолетам садиться на гладком как зеркало льду озера, названного «Фигурным». Но от трения об идеально ровную ледяную поверхность металлическая оковка самолетных лыж быстро снашивалась, требовала замены после восьми — десяти посадок и взлетов.

И это немаловажное обстоятельство взял на заметку Черевичный, раздумывая о том, как лучше, добротнее снаряжать

следующий авиаотряд в составе Второй континентальной экспедиции. И об этом посылал он радиограммы в Москву в управление полярной авиации. Сменщику своему, недавнему соратнику по Арктике, Петру Павловичу Москаленко Иван Иванович втайне даже завидовал: «Знаю, Петро, будут у тебя и турбокомпрессоры на моторах, и пороховые ускорители на лыжных шасси, и сами лыжи — крепкие, надежные. Куда богаче техникой станет второй авиаотряд… Однако пригодится сменщикам и наш пионерский опыт. Поучишься ты, Петр Павлович, в Антарктике кое-чему у меня, как я в свое время учился в Арктике у Чухновского, Алексеева, Водопьянова…»

Авиаторы Первого отряда продолжали накапливать опыт и весной, в полетах, которые становились все более и более частыми. Теперь погода позволяла почти каждый день доставлять группы ученых в пункты, намеченные планом экспедиции. Побывали летчики вместе с геологами и гляциологами к востоку от Мирного, на островах, носивших на карте название Холмы Грирсона. Слетал Черевичный на ИЛе на запад до шельфового ледника Эймери, но не нашел там места, подходящего для посадки на колесах. Возвращаясь обратно вдоль побережья, осмотрел с воздуха Холмы Вестфолль высотой в 300—400 метров. Однако и здесь, на льду множества озер и заливов, садиться на ИЛе было опасно.

Не повезло там с посадкой и пилоту Н. Д. Полякову на колесном ЛИ-2 — машине меньших размеров, более легкой. Поверхность замерзшего озера оказалась чем-то вроде слоеного пирога: сверху тонюсенький снежный покров, затем лед еще тоньше, под ним вода, и только под водой уже крепкий надежный лед. Сесть-то Поляков сел, а взлететь обратно не смог, попросил доставить ему лыжи для смены колес. Громоздкие лыжи иначе как на ИЛе не перевезешь… А ИЛу там садиться — и думать нечего. «Получается как в сказке про дедку и репку, — невесело усмехнулся про себя Черевичный, — вся надежда теперь на внучку да на Жучку…» И послал Каша на «Аннушке» искать площадку для ИЛа.

Каш, как всегда, не подвел. Более десяти посадок сделал он на своей «стрекозе», прежде чем радировал Черевичному в Мирный: «Площадку к югу от Полякова нашел, ваш ИЛ принимаю». Суток не прошло, как поляковский ЛИ-2, застрявший в ледяном «слоеном пироге», получив лыжи взамен колес, смог вылететь домой.

Эпизод этот, в общем-то рядовой, уместно описать во всех подробностях вот почему. Проявились тут (в который уж раз!) взаимная выручка авиаторов, неписаный закон, обязательный и

для Арктики, и для Антарктиды: один — за всех, все — за одного.

Вслед за весной пришло на ледяную землю и лето. В декабре к кромке плавучих льдов прибыл дизель-электроход «Обь» со Второй континентальной экспедицией. Черевичный на ИЛе полетел на разведку. Сбросил на палубу корабля пенал с подробной картой ледовой обстановки, услышал в наушниках радиотелефона знакомый голос капитана Мана.

Вскоре за «Обью» подошли к Мирному еще два корабля, привезшие смену.

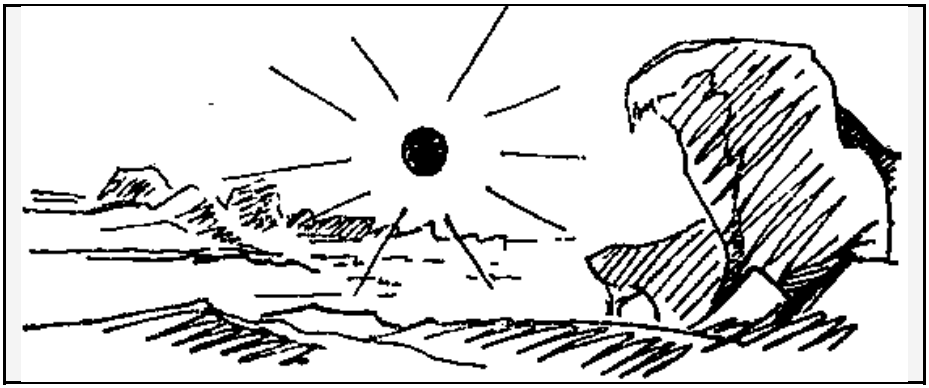
Возвращаясь на Родину, Иван Иванович подводил итоги минувшего года:

> «Авиаотряд Первой Континентальной экспедиции налетал более одной тысячи четырехсот часов. Заснято свыше пятидесяти пяти тысяч квадратных километров. Проведены рекогносцировочные полеты в глубь материка и вдоль побережья. Летчики участвовали в создании станции Пионерская и метеостанции Оазис Бангера, обслуживали санно-тракторный поезд, производили зондирование атмосферы, участвовали в разгрузке судов, перевезли более 389 тонн грузов, 4630 пассажиров, совершили более 200 первичных посадок».

Встретившись со мной в Риге, он сказал в раздумье:

— Еще, знаешь, хотелось мне написать: «Не прощай, Антарктида», а «До свидания». Однако не люблю наперед загадывать. Как-то сложится судьба?..

ГДЕ ТЫ, ЗЕМЛЯ ЧЕРЕВИЧНОГО?



Никогда прежде не слыхивал я от Ивана Ивановича подобных речей. Всегда полагался он на себя, предвидел свои решения и поступки, был уверен: судьба в его руках. А теперь вот…

Теперь он выглядел не только очень усталым, но и как-то осунулся, постарел. На худощавом смуглом лице пролегли новые морщины, в темных волосах заметно прибавилось седины. При встрече в Риге он, радостно возбужденный свиданием: близкими, о своем здоровье не заговаривал. Но позднее, в Москве, обжившись дома, все чаще жаловался на недомогание:

— Дышу плохо. Бронхиальная астма, будь она проклята…

И тут же, верный своей манере шутить, рассказывал о собственном методе лечения:

— В Опалихе на даче сыровато, знаешь. Иной раз так прижмет — деваться некуда… Так меня, представь, асфальт выручает. Да, да. Как начинается приступ, сразу машину завожу, сажусь за баранку — и домой, в город. Поставлю верного своего коня во дворе, залезу ему под брюхо, лягу на спину. Ну, и копаюсь там в машинных потрохах, как положено всякому уважающему себя автомобилисту. Полежу часик, полтора, надышусь асфальтовой сухостью, глядь приступ и проходит. Снопа можно возвращаться в лоно природы, снова в Опалиху качу.

Однако ездил Иван Иванович не только к себе на дачу. Встречали его товарищи и на Захарковском, и на Шереметьевском аэродромах. И провожали оттуда — когда на Диксон, кока в Тикси, когда на Чукотку. Отдохнув после Антарктиды, пилот Черевичный снова начал летать. Ходил то на ледовую разведку для нужд судоходства, то на высадку и снабжение дрейфующих

станций. Правда, теперь проводил он в воздухе значительно меньше времени, чем прежде. Уставал.

С тревогой рассказывал мне об этом Алексей Аркадьевич Каш — верный спутник и друг Черевичного, неизменно занимавший правое пилотское кресло на морских дальних разведчиках:

— Ведь прежде-то бывало как?.. Утюжим воздух часов двадцать подряд — ему хоть бы что: редко-редко из пилотской выходил размяться. Нынче другой коленкор: посидит за штурвалом часика три, и лица на нем нет. Предлагаю ему: «Отдохнул бы, Иван Иваныч». Раньше он на такие слова только усмехнулся бы да головой мотнул. А теперь встанет с кресла, потянется: «Ладно, Леша, спасибо». Ну, пошутит, конечно: «Солдат, мол, спит, а служба идет…» И сразу на койку. Дремлет тихонько и все кашляет. Потом затихнет, ровно задышит, спокойно. Мы со штурманом стараемся, держим курс. Командира если и разбудим, то уж по самой крайней нужде, а то и вовсе не беспокоим. Проснется Иван Иваныч, а механёры ему кофейку горяченького уже сварили на электроплитке. Выпьет чашечку, другую отец-командир и опять глядит ясным соколом. Верим мы, все в экипаже, в него. Но и горюем иной раз промеж себя, знаем: недолог пилотский век, особенно у нашего брата полярника. Да еще такого, как он: натура боевая, казачья…

Увы, недолгим оказался пилотский век Черевичного. Проведя за штурвалом более половины своей жизни, Иван Иванович к пятидесяти двум годам был признан врачами негодным к продолжению летной службы.

Но по-прежнему редкий день не навещал он товарищей в столичном аэропорту полярной авиации, интересуясь всеми новостями коллектива, в котором вырос, с которым прожил жизнь. По-прежнему делился опытом, помогал молодежи советами. И товарищи не оставались в долгу — недаром квартиру на Суворовском бульваре звали они «своей главной авиабазой», своим «мозговым штабом». На огонек к Казаку часто собирались пилоты, штурманы, механики, бортрадисты. Возвращаясь из дальних вояжей, было о чем порассказать, чем порадовать Ивана Ивановича. Ведь каждую весну работали в высоких широтах Арктики новые и новые воздушные экспедиции. Нумерация дрейфующих станций СП перевалила за полтора десятка. Площадная съемка Северного Ледовитого океана исчислялась многими миллионами квадратных километров, ею охватывались обширные акватории былой «зоны недоступности ».

Друзья-ученые с радостью развертывали перед Черевичным свежие листы новейших батиметрических карт, уточнявшихся с

каждым годом. К хребту Ломоносова прибавились другие, ранее неизвестные подводные возвышенности. Одну из них назвали именем Менделеева, другую нарекли в честь Гаккеля — советского географа, ветерана высокоширотных исследований.

Не оставалось уже белых пятен на карте Центральной Арктики. И отнюдь не преувеличивали журналисты — ловцы полярных сенсаций, когда писали в газетах: «Пустыня белого безмолвия заговорила». В самом деле, в эфире Арктики звучат теперь не только позывные дрейфующих СП, но и сигналы АРМСов — радиометеорологических станций, действующих автоматически. Их периодически завозят на лед океана полярные летчики. Картина, которую еще недавно мог нарисовать лишь писатель-фантаст, стала будничной реальностью. Плывут в извечном дрейфе по воле течений и ветров ледяные поля, а установленная на них аппаратура периодически посылает в эфир закодированные сводки погоды, необходимые ученым для синоптических прогнозов. Принимаются сигналы АРМСов береговыми станциями, обрабатываются в обсерваториях, передаются по радио дальше — Арктическому и Антарктическому институту в Ленинграде, Гидрометеослужбе в Москве. На установке АРМСов в дрейфующих льдах, как и на оборудовании и снабжении станций СП, работают десятки летных экипажей. В 40—50-х годах имена воздушных капитанов высоких широт были наперечет. Вслед за Иваном Черевичным шли Илья Котов, Матвей Козлов, Василий Задков, Михаил Титлов, Виталий Масленников. А теперь всех и не назовешь. Для множества полярных летчиков полеты над океаном, посадки на ледяные поля стали такими же привычными, как и повседневная транспортная работа на трассах Сибири, Якутии, Чукотки.

Год от году росло мастерство авиаторов, работающих и в Антарктиде.

Словом, было о чем поговорить Ивану Ивановичу с друзьями — частыми гостями его квартиры на Суворовском. И всегда каждую новость, привозимую из дальних краев, воспринимал он как собственный успех, всегда гордился достижениями товарищей.

— Петру Павлычу в ножки кланяюсь, — говорил Черевичный о Москаленко, своем сменщике, командире авиаотряда во Второй антарктической экспедиции. Цитируя на память радиодонесения из Мирного, восхищался он полетами в глубь материка и самого Москаленко, и его соратников Дмитриева, Стекольщикова, Ерохова, Колошенко: как возили они горючее для санно-тракторных поездов, продвигавшихся по ледяной пустыне, теперь уже не на сотни, на тысячи километров, как взлетали с

высокогорных плато, покрытых промороженным, сыпучим, как песок, снегом.

— Светлая голова у Петра, ты гляди, что придумал: снег в лед превращать. Ветошь под лыжами сжигали ребята, создавая ледяные площадочки, пусть малюсенькие, но такие необходимые, чтобы сдвинуть машину с места, начать разбег перед взлетом. Молодчаги.

— Да и Миньков Борис Алексеич во втором отряде геройски себя показал, когда больных с Пионерской вывозил в самый разгар зимней ночи. Скажи как вырос парень. Я его еще по Чукотскому отряду помню, совсем зеленый был: на СП в первый раз летал, чуть не заблудился в океане.

Когда Второй авиаотряд возвратился на Родину и Петр Павлович Москаленко возглавил всю летную часть в управлении полярной авиации, вахту в небе Антарктиды принял третий отряд под командованием В. М. Перова.

— И этот лицом в грязь не ударит, — говорил Черевичный, вспоминая Перова по совместной работе в Арктике. — Однако, думаю, там, на Крайнем Юге, достанется ему покрепче, чем, бывало, когда над Ломоносовским хребтом лазали.

Вскоре о молодецких делах испытанного северного аса в Антарктиде восхищенно заговорили газеты. Первым из советских авиаторов перемахнул Перов через Южный полюс — от нашего Мирного к американской базе в заливе Мак-Мёрдо. Потом разыскал, спас от верной гибели бельгийских полярников, потерпевших самолетную аварию в Кристальных горах, — от Мирного тоже свет не ближний, лететь пришлось через австралийскую станцию Моусон. И наконец достиг по воздуху Полюса недоступности южного полушария, как бы продолжив пионерную трассу Черевичного.

— Ничего не скажешь, победитель! Правильно его отец с матерью Виктором назвали, — восторгался Иван Иванович. — А штурманом у Перова знаешь кто? Бродкин Борис, ты его по Арктике должен помнить, начинал у Штепенко стажером, потом с Лешей Кашем работал, на «Аннушке». Вот как растут парни. Даже завидно по-стариковски, если по совести сказать…

Зная Черевичного много лет, я не сомневался: да, конечно, когда речь заходит о честолюбии, зависть ему не чужда. Но не черная зависть, нет, белая, полярная, нашенская. Ведь и Москаленко, и Миньков, и Перов воплощали в жизнь давние его замыслы.

Не один вечер просидели мы с Иваном Ивановичем над листами Атласа мира, следя за первым перелетом четырехмоторных кораблей из Москвы в Антарктиду — через

Индию, Индонезию, Австралию, Новую Зеландию. Когда командиры их Борис Семенович Осипов и Александр Сергеевич Поляков стали Героями Социалистического Труда, Черевичный сказал:

— Заслужили. Трудяги-мужики. Когда умеет человек работать, ему и геройство сподручнее. Романтика эта самая с пота да с мозолей начинается.

И глянул на меня с укоризной:

— Вот сочинил бы что-нибудь на эту тему. А то пишет ваша братия: «подвиги, подвиги». Толкуете про какое-то там озарение. Открытия, новые земли вам подавай.

Вдруг, подобрев, он с нарочитым комизмом развел руками:

— А где их нынче взять земли-то, коли изъезжен, излетан весь наш тесный шарик?

В последних словах, хоть и были они произнесены иронически, я уловил нотки сожаления. И решил подзадорить собеседника:

— Угадал, Казак. Именно этого и не хватает мне, чтобы сотворить наконец твою литературную биографию. Подумаешь, подводные хребты. Далече они, глазом не увидишь, руками не потрогаешь. Вот если бы островишко какой ни на есть ты обнаружил где-нибудь там, в тридевятом моржовом царстве. Представляешь, как бы это выглядело на карте: «Земля Черевичного», а?..

Иван Иванович шутку принял, но улыбнулся что-то невесело. И тут я понял, почувствовал: конечно, годы годами, но и на покое остался он в душе неугомонным искателем, каким был смолоду.

А дальше слово за слово приняла наша беседа такой оборот, что сами собой вспомнились два давних эпизода из его летной практики — эпизоды, ранее мне неизвестные, весьма любопытные.

Первый раз дело было в конце июля 1940 года в море Лаптевых к востоку от Североземельского архипелага. Под крылом летающей лодки, низко прижатой облаками к ледяной торосистой равнине, мелькнуло вдруг продолговатое темное пятно — кусочек тундры, вытянутый вроде запятой. Этакой кляксой, будто застывшей на светлом листе, запечатлелся крохотный клочок суши на аэрофотоснимке, сделанном штурманом Аккуратовым. Определить координаты острова астрономически не позволила плохая видимость. А снова вылетать для обследования этого района не нашлось ни времени, ни горючего — морская навигация была в разгаре, отвлекаться от своей основной работы на ледовой проводке кораблей экипаж не смог. Так и осталась «Запятая Черевичного» под знаком вопроса.

Никому из полярников — ни морякам, ни авиаторам не встречалась она больше на пути.

Двенадцать лет спустя Иван Иванович и Валентин Иванович проводили вместе с гидрологами Арктического института стратегическую разведку в высоких широтах. И там, уже пройдя Северный полюс в сторону Земли Элсмира, увидели они с борта летающей лодки островок — каменистую возвышенность, стиснутую торосистыми льдами. Над одной из скал, круто обрывающейся к морскому припаю, кружились птицы. Земля — никаких сомнений!

Разведчики несколько раз сфотографировали остров с небольшой высоты, затем, пробив облака и запросив пеленги от нескольких береговых радиостанций, определили координаты: 88°30′ северной широты и 90° западной долготы. Им представлялось весьма вероятным, что земная твердь, выходящая тут на поверхность океана, не что иное, как одна из вершин подводного хребта Ломоносова.

Но недаром зовут Арктику страной ошибок и разочарований: ни один из последующих полетов — и Черевичного с Аккуратовым, и других экипажей — не подтвердил эту находку. Летом и осенью густая облачность, снегопады не позволяли разглядеть что-либо с воздуха, для посадки гидроплана не удавалось найти подходящее разводье. Весной же, когда в этом районе садились на дрейфующий лед лыжные машины, ни один из промеров, сделанных гидрологами между полюсом и Землей Элсмира, не показал глубин меньших, чем 700 метров. Все подводило к единственно правильной точке зрения: скалистый остров, обнаруженный Черевичным в августе 1952 года, не что иное, как осколок вечного ледника, сползший в море вместе с мореной, дрейфующий по воле океанских течений.

— В общем не вышли в Колумбы мы с другом Валентином и на этот раз, — посмеивался Иван Иванович, заключая свой рассказ. — Островок наш за полюсом с таким же основанием может быть назван землей, как и мифическая Земля Санникова.

Но затем привычная, чуточку озорная улыбка его сменилась миной сожаления:

— Миф-то миф. А все-таки… Оставил Яков Санников след на земле. Сам он, конечно, в своем открытии ошибся тогда, но многих потом повел на поиски, в странствия…

Эти слова Ивана Ивановича всякий раз оживают в моей памяти, когда прихожу я на Новодевичье кладбище к его могиле и сетую на жестокую несправедливость судьбы. Внезапно ушел он из жизни 15 февраля 1971 года, когда к старым недугам, нажитым к началу седьмого десятка, прибавилась еще одна

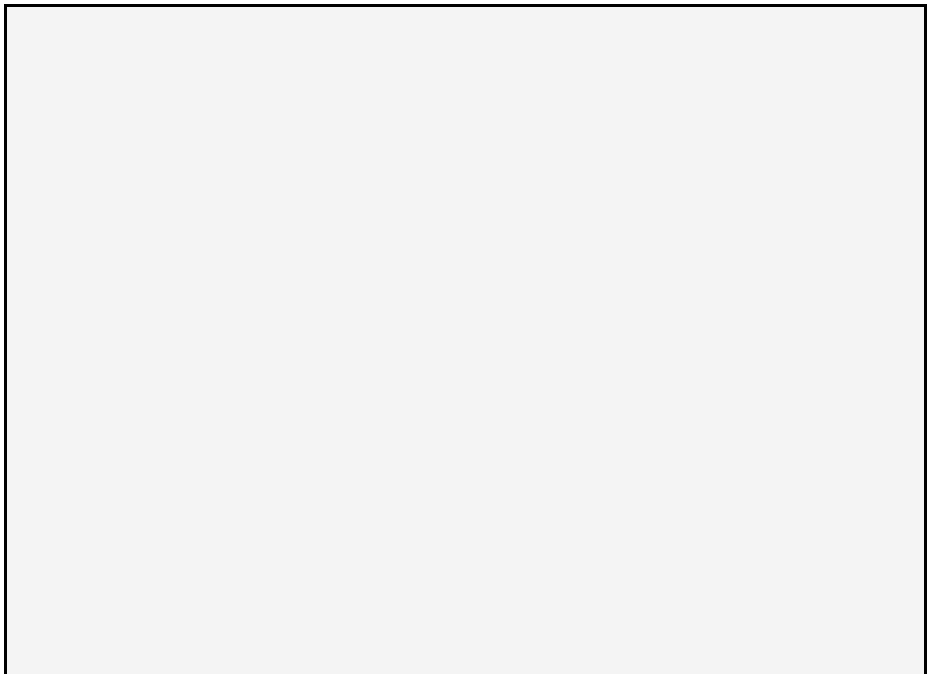
болезнь — страшная, неизлечимая…

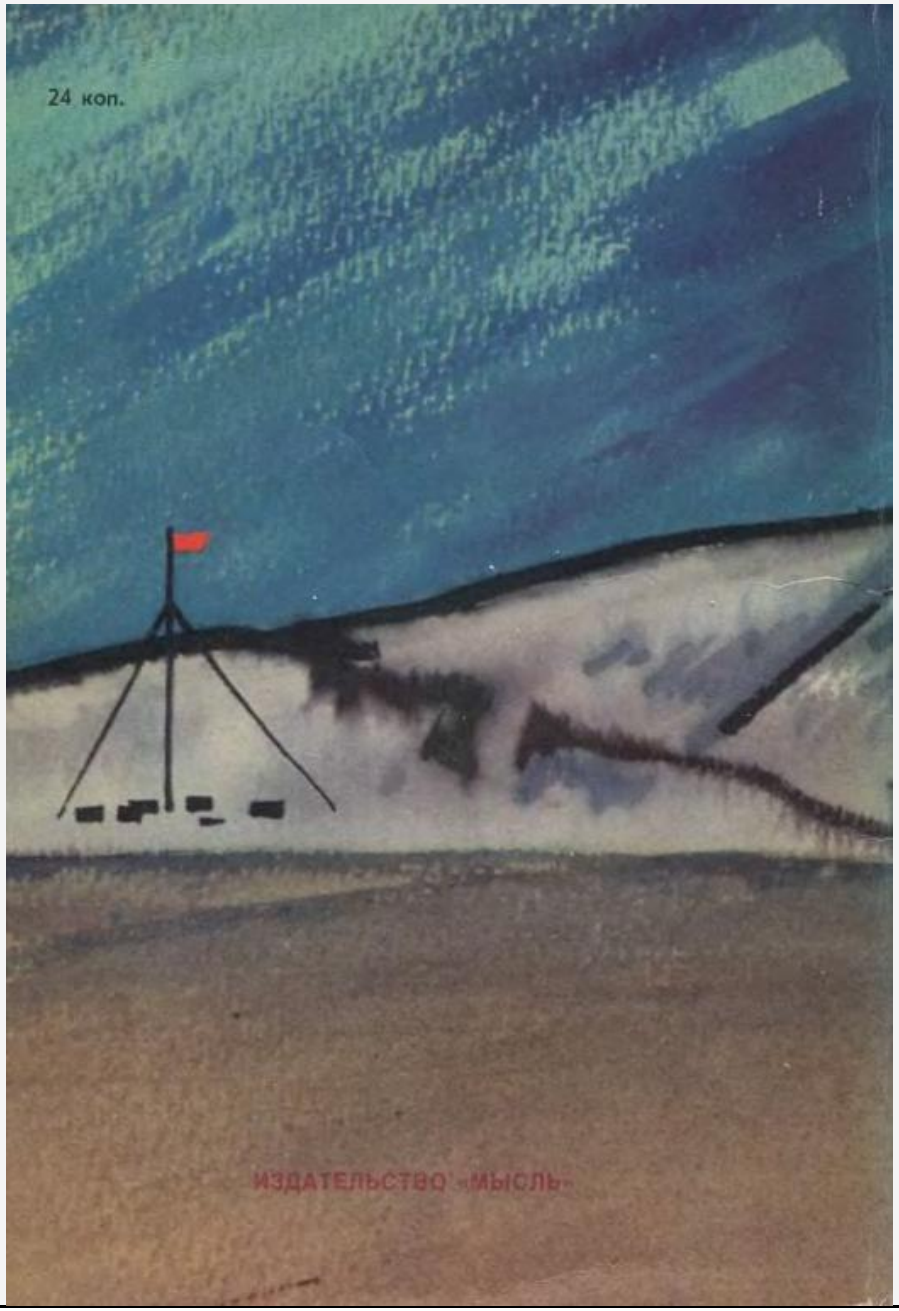
Стою у надгробия с горькой думой: неужто так скупа наша планета, что на всей обширной своей территории только три метра отвела она Ивану Черевичному — крылатому первопроходцу, кормчему воздушного океана?..

Вспоминаю газетное извещение в черной траурной рамке:

> «Один из наиболее заслуженных авиаторов нашей страны, исследователь Арктики и Антарктиды…»

Здесь сказано и о социальной родословной человека, и дана оценка творческой его деятельности. Закономерно для нашего уклада жизни, что кочегарский сын Ванюшка стал сверстником пятилеток, солдатом великой трудовой армии. Что именно в авиации, рожденной динамичным двадцатым веком, нашел он призвание по своему характеру — целеустремленному, бесстрашному и бескорыстному. Что в любимой профессии, избранной однажды на всю жизнь, достиг он мастерства, преданно служил Родине и науке. Он пошел вослед Нагурскому и Чухновскому, Амундсену и Берду — первым людям, простершим крылья над льдами. Но шагнул много дальше своих учителей, сделав воздушный транспорт могучим средством познания Земли. Нельзя переоценить его роль в современных географических открытиях, исследованиях. И хочется верить: найдутся еще на картах земли, достойные имени Ивана Черевичного…





notes

Примечания

1

Ныне Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт.

2

В 1949 году в очередной высокоширотной экспедиции, участником которой был Черевичный, ученый-гидролог П. А. Гордиенко при помощи троса с грузом на конце определил вблизи точки Уилкинса глубины 2048 и 1928 метров. Данные американского исследователя были опровергнуты.

3

Исследования, проведенные позже синоптиками Арктического института, подтвердили наличие устойчивого антициклона в восточном секторе Центральной Арктики.